З Днем українських миротворців!

6, 8, 9 стор.

Крила України

На варті неба України!

Друкований орган Міністерства оборони України

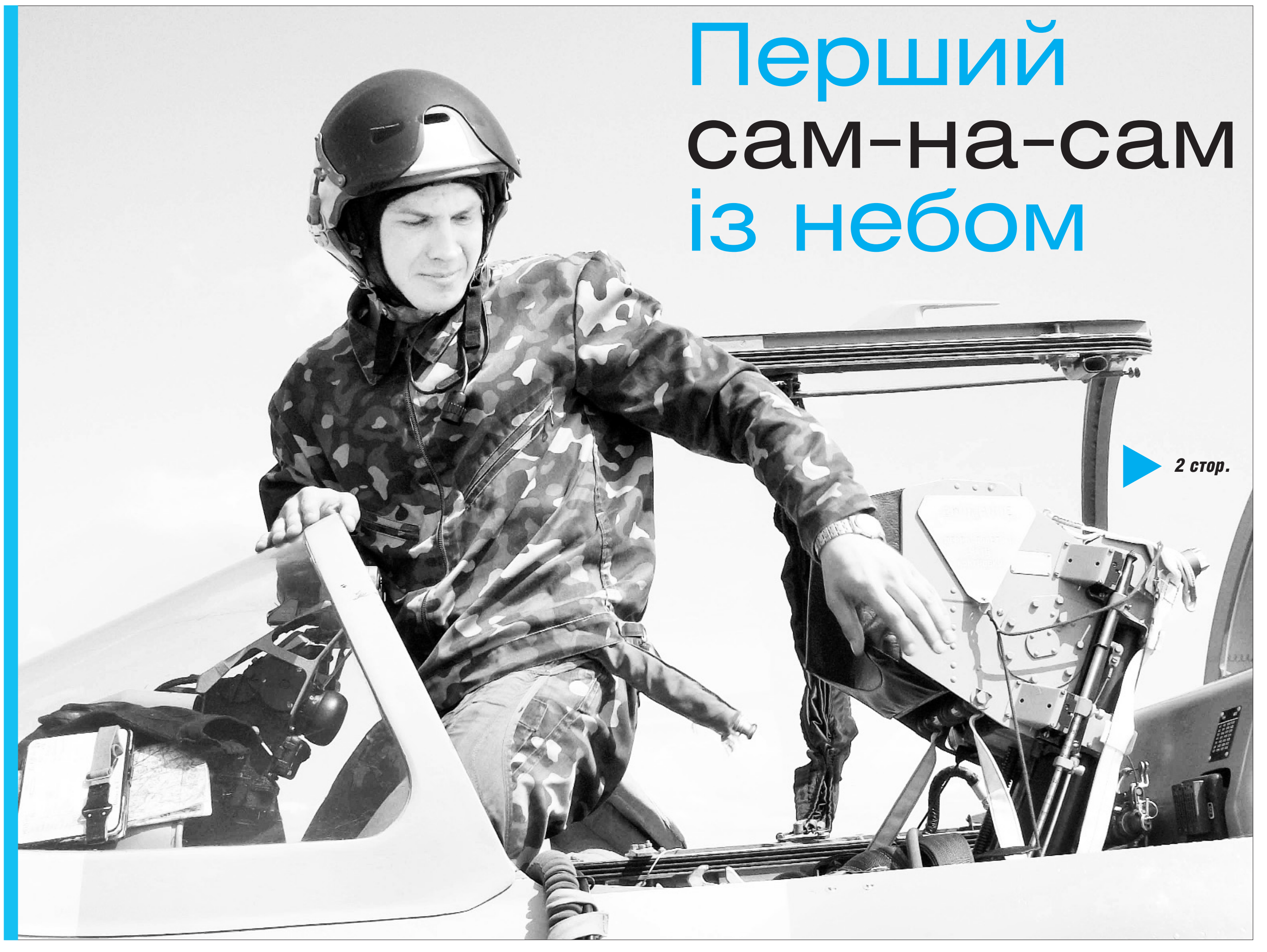
www.krula.com.ua

№28 (691) 8 – 12 липня 2013 року

НОВИНИ / КОМЕНТАРІ / ДОЗВІЛЛЯ / СПОРТ

ЧИТАЙТЕ В НОМЕРІ:

Перший сам-на-сам із небом



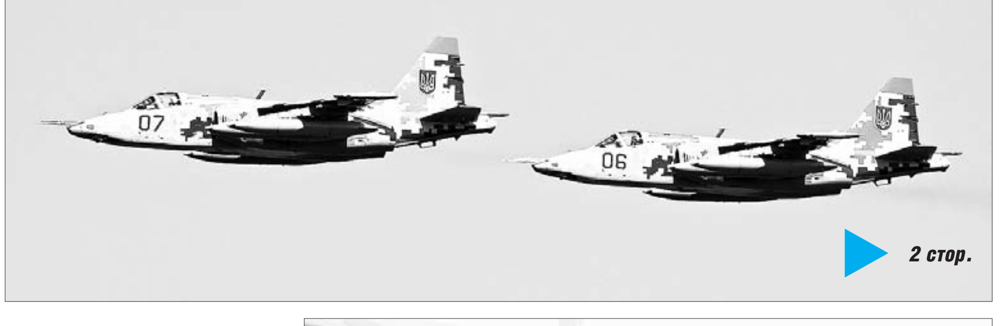
2 стор.



Сезон тропічних дощів – не завада

6 стор.

Готуються у складі пар



2 стор.



Допомогло перевантаження

На початку липня цього року, під час перельоту винищувача Су-27УБ з аеродрому Озерне на аеродром Васильків, виникла нештатна ситуація. При заході на посадку льотчик встановив кран шасі на випуск, але, за даними індикатора, вони не вийшли...

ПОЗАШТАТНА СИТУАЦІЯ



У рамках завдань з планової льотної підготовки екіпаж "спарки" у складі командира окремої авіаційної ескадрильї озернянської авіабригади підполковника Олексія Захарчука та командира авіаційної ланки капітана Артура Гайки здійснював переліт з базового аеродрому на аеродром Васильків.

Після виконання завдань за планом льотної підготовки, льотчики спрямували літак на посадку, де й виникли проблеми з випуском шасі.

– Я помітив на індикаторі миготіння червоної лампи проміжного положення шасі, – розповідає командир екіпажу підполковник Олексій Захарчук. – Зелені лампочки випущеного положення не світились, тиск в основній та аварійній гідросистемах був у нормі. Про ситуацію одразу доповів керівнику польотів. Повторно прибрав та випустив шасі, але на замки випущеного положення вони не стали.

Далі досвідчений льотчик діяв чітко, згідно з керівництвом льотної експлуатації винищувача та вказівками керівника польотів. Він пройшов над стартом і, з доповіді керівника польотів, почув, що створки шасі були відкриті, однак стійки із замків прибраного положення не зійшли. Льотчик виконав повторний захід та створив знакоперемінне перевантаження – такі дії передбачені в даній позаштатній ситуації. Шасі винищувача вийшли і стали на замки випущеного положення й пілоти успішно посадили літак.

Юрій Ігнат.
"Крила України".

ВІД ПЕРШОЇ ОСОБИ

У 2017 році **чисельність української армії** складе **122 тисячі осіб**



Реформування Збройних Сил України, яке сьогодні проводить Міністерство оборони України на чолі з Павлом Лебедєвим, має на меті не тільки вирішити ряд проблем галузі, а й створити професійну українську армію.

Проте, щоб досягти ефективних та конструктивних змін, потрібно мати чітко виписану програму. Тож, 29 грудня 2012 року був затверджений стратегічний бюлетень, що визначає подальший розвиток Збройних Сил України у довгостроковій перспективі. Разом із бюлетенем, була затверджена концепція розвитку і реформування збройних сил до 2017 року, у якій виписано механізм досягнення поставлених цілей у середньостроковому періоді. На основі концепції був розроблений проект програми реформування і розвитку Збройних сил України до 2017 року, з поетапним реформуванням армії. Усі ці документи стали основою для підготовки законопроектів щодо чисельності армії. Зараз вона складає 182 тис. чоловік, з яких 70 тис. – служать у бойових частинах і 115 тис. – у частинах забезпечення. А у 2017 році чисельність армії складе 122 тис. осіб, з яких 65 тис. служитимуть у бойових частинах.

"Ми проаналізували методи реформування збройних сил європейських країн, врахували досвід сусідніх держав і розробили власний принцип розрахунку чисельності армії. Він базується на співвідношенні потреб і ресурсів нашої країни", – зазначив Павло Лебедєв.

Аналізуючи чисельність збройних сил позаблокових держав, можна відзначити збройні сили Швеції, які до 2018 року мають перейти на систему Добровольчої армії і налічують 25 тис. чоловік, Фінляндії – 34700 чоловік.

Безперечно, збройні сили інших країн, не зважаючи на невелику чисельність, мають усе необхідне озброєння для захисту своїх кордонів, і Україна не стане винятком. Адже маючи позаблоковий статус, країна має розраховувати тільки на власні сили та ресурси.

За словами Міністра оборони України Павла Лебедєва, планується модернізація озброєння української армії. Так, уже цього року прийнято на озброєння 12 з 19 нових зразків – від нових протигазів, снарядів і парашутів до нових електронних бортових систем, радарів, прицілів і навчально-тренувальних комплексів. Успішно впроваджується автоматизована система GPS-моніторингу транспортних засобів Збройних Сил України, проводиться робота над посиленням компоненту кібербезпеки, запроваджуються нові технології передачі голосових та відео даних. Також триває введення в експлуатацію базових елементів Єдиної автоматизованої системи управління Збройними Силами.

Окрім закупівлі нового озброєння, значна увага приділяється організації своєчасної модернізації до рівня сучасних вимог озброєння та військової техніки. Сьогодні Міністерством оборони здійснюється модернізація та ремонт основного складу існуючого парку літаків МіГ-29, Су-25, Су-27, Л-39, вертольотів Мі-2, Мі-8МТ, Мі-24. Поставлено за мету забезпечити виконання завдань повним складом авіаційних ескадрилій Су-27, МіГ-29 та Су-25 Повітряних Сил, пар і ланок авіації Сухопутних військ. Триває модернізація та ремонт зенітних ракетних комплексів Повітряних Сил та протиповітряної оборони Сухопутних військ; триває модернізація з подальшим відновленням технічного ресурсу цілої низки зразків артилерійського озброєння, наприклад БМ-21 "Град".

У ході реформування Збройних Сил України буде переоснащено підрозділи та частини Сил спеціальних операцій сучасними зразками озброєння, у тому числі й іноземного виробництва. Пункти управління протиповітряної оборони отримають нові комплекси автоматики. Також буде переоснащено стаціонарну компоненту системи зв'язку Збройних Сил новітнім обладнанням.

"AIR SQUADRON"

Павло Лебедєв зустрівся у Севастополі з Принцом Майклом Кентським



Під Севастополем відбулася масштабна реконструкція Балаклавської битви 1854 року, у якій тоді загинули представники багатьох аристократичних родин Великої Британії. За ходом реконструкції, окрім британських гостей, спостерігав Віце-прем'єр України Олександр Вілкул, Міністр оборони Павло Лебедєв, заступник начальника Генштабу ЗС України генерал-лейтенант Юрій Думанський, командувач ВМС віце-адмірал Юрій Іл'їн, голова Севастопольської держадміністрації Володимир Яцуба, голова Севастопольської міськради Юрій Дойников та інші.

Міністр оборони України Павло Лебедєв зустрівся у Севастополі з Його Королівською Високістю Принцом Майклом Кентським, який прибув до Криму в рамках візиту британського Клубу любителів старовинної авіації "Air Squadron".

У відтворенні боїв взяли участь 150 представників військово-історичних клубів з України та Російської Федерації, а члени Клубу "Air Squadron" символічно відтворили їх у повітрі над полем битви.



По закінченні реконструкції Принц Майкл Кентський разом із Міністром оборони України Павлом Лебедєвим поспілкувалися з її учасниками. Наостанок, на знак примирення народів, що брали участь у тій далекій війні, з літаків Клубу "Air Squadron" було скинуто пелюстки троянд, а курсанти Академії ВМС ім. П.С. Нахімова випустили у небо білих голубів.

Відповідно до плану перебування у Севастополі членів британського Клубу любителів старовинної авіації Принц Майкл Кентський відвідав флагман українського військового флоту фрегат "Гетьман Сагайдачний", який вже наступного дня вийшов до Одеси для участі в українсько-американському навчанні із запрошенням інших держав "Сі бриз – 2013".

Для членів Клубу також було організовано екскурсію у Військово-морський музей "Михайлівська батарея" та по визначним місцям Кримської війни 1853-1856 років.

За словами Його Королівської Високості Принца Майкла Кентського, хоча він і не вперше в Україні та Севастополі, але щиро вражений не лише гостинністю нашого народу, а й високою професійною майстерністю моряків та льотчиків українських Збройних Сил.

ПОЛЬОТИ ШТУРМОВИКІВ

Готуються у складі пар

Понад три десятки годин налітали льотчики бригади тактичної авіації, якою командує полковник Володимир Помогайбо в рамках проведення планової льотної зміни. До польотів залучалися як навчально-тренувальні L-39, так і штурмовики Су-25.

Серед завдань, що ставилися на льотну зміну – підготовка екіпажів до дій у складі пар, підтримання та відновлення втрачених навичок пілотування. Крім того, плановою таблицею польотів було передбачено виконання низки перевірок за видами льотної підготовки, а також проведення обльоту авіатехніки. Загалом під час льотної зміни, керівництво якою здійснював підполковник Сергій Терновський, льотчики авіабригади здійснили сорок вильотів. Як зазначалося під час розбору польотів, льотчики та фахівці служб забезпечення із поставленими завданнями справилися відмінно.

Сергій Клименко. "Крила України".

РІВНЯННЯ НА КРАЩИХ

Командир вертольота



Ігор Пелих дуже любить своє рідне місто. В юнацькі роки він з однолітками вивчив Вінницю, як свої п'ять пальців. Знав найкращі місця для відпочинку та розваг, знав і кожен закуток, де можна сховатися від дорослих і бешкетувати. Та дитячі часи давно минули. Тепер Ігор Пелих згадує про дитинство у кабіні вертольота Мі-8, і з висоти пташиного польоту милується рідним краєм.

Закінчення на 7 стор.

РОБОТА ДЛЯ СПРАВЖНІХ ЧОЛОВІКІВ

Перший сам-на-сам із небом

У ці сонячні дні в Чугуєві на аеродромі навчально-авіаційної бригади путівку в небо отримують курсанти III та IV курсів льотного факультету Харківського університету Повітряних Сил. Народження нового покоління військових пілотів відбувається на літаках Л-39 «Альбатрос», Ан-26 та вертольотах Мі-8.

Одні хлопці приземляються, інші піднімаються у небо. Одним із відмінників льотної практики є четвертокурсник Дмитро Васильєв, який нещодавно виконав перший самостійний політ на літаку Л-39 «Альбатрос» випускної льотної практики.

– Цей політ для льотчика – така ж визначна подія як і день його народження, – розповідає про свої враження курсант Васильєв. Цей день я запам'ятаю на все життя в найдрібніших деталях. Після приземлення я поділився своєю "перемогою" із батьками та дівчиною.

До щасливої миті знаходження із небом сам-на-сам, Дмитро разом із товаришами пройшов копітку наземну підготовку, виконав обов'язкові стрибки з парашутом та відпрацював польотні завдання з льотчиками-інструкторами. Саме відміннику Васільєву першому серед курсантів доручили виконати самостійний політ із двома розворотами у 180° на реактивному літаку, додавши до своєї льотної книжки майже півгодини часу, самостійно проведених у небі.



Поруч із майбутніми офіцерами-льотчиками постійно знаходяться інструктори авіаційного з'єднання та викладачі льотного факультету університету, які ретельно стежать та допомагають у становленні нового покоління військових авіаторів.

- Протягом навчання курсанти добре засвоїли теоретичну частину, що позитивно вплинуло на виконання контрольних, а тепер і самостійних польотів, – пояснив командир бригади льотчик першого класу полковник Геннадій Дубовик. – У всіх курсантів я бачу велике бажання літати. І ми, інструктори, допомагаємо їм це бажання здійснити. Вірю, що до завершення льотної практики з третьо- та четверокурсниками усі «кожедубівці» здобудуть необхідні навички, які їм допоможуть виконувати важливі завдання у стройових частинах.

До речі, стати військовим льотчиком Дмитро вирішив ще змалку, захоплення авіацією виховав у ньому його батько у минулому учасник бойових дій в Афганістані, а нині - командир екіпажу літака Іл-76 підполковник Сергій Васильєв.

– Своє майбутнє я пов'язую тільки зі службою у винищувальній авіації Повітряних Силах України, – говорить Дмитро Васильєв.

Олег Плаксій. Фото автора.

ПОЖЕЖОБЕЗПЕКА

В Україні посилено роботу із недопущення пожеж

"З огляду на прогнозне підвищення температури необхідно посилити роботу із недопущення пожеж на потенційно небезпечних промислових та військових об'єктах, а також у лісових масивах". Про це заявив Секретар Ради національної безпеки і оборони України Андрій Клюєв на засіданні тимчасової міжвідомчої робочої групи з пожежної безпеки.



За його словами, спекотне літо цього року створило вкрай загрозливу ситуацію: у східних, центральних та південних регіонах України утримується високий (5-й клас) пожежної небезпеки. Секретар РНБО підкреслив, що сьогодні необхідно використовувати успішний досвід протидії масштабним пожежам у подібні надзвичайно спекотні літні сезони 2010-2011 років.

Голова ДСНС Михайло Болотських зазначив, що за дорученням Президента України вже перевірено максимальну кількість потенційно небезпечних об'єктів – більше 25 тис. Секретар РНБО Андрій Клюєв наголосив, що у такий спекотний період вкрай необхідно домогтися високої технологічної дисципліни та неухильного дотримання протипожежних правил на усіх без виключення небезпечних об'єктах. За словами Андрія Клюєва, також окрему увагу необхідно приділити об'єктам житлово-комунального господарства – найближчими днями має бути проведено додаткову перевірку.

За даними Генеральної прокуратури, за результатами перевірки військових об'єктів вже відкрито десятки кримінальних проваджень, зроблено сотні приписів і тисячі посадових осіб притягнуто до відповідальності. Учасники наради домовились провести повторну перевірку усіх складів боєприпасів, аби переконатися у результативності роботи з усунення недоліків.

На нараді також було домовлено посилити роботу з протидії лісовим пожежам, зокрема, забезпечити повітряне та наземне чергування, обмеження відвідування лісових масивів, інформування населення тощо. За даними віце-прем'єр-міністра України Олександра Вілкула, 12 липня на цю тему буде проведено чергове виїзне засідання міжвідомчого штабу у Новомосковському районі Дніпропетровської області, де 2010-го року були зареєстровані найбільші лісові пожежі.

Андрій Клюєв також наголосив на важливості сповіщення населення щодо елементарних правил поводження у спекотний період, аби уникнути проблем зі здоров'ям. Необхідними ресурсами має бути повністю забезпечена система швидкої медичної допомоги.

Учасники наради домовилися, що у всіх причетних міністерствах та відомствах та на потенційно небезпечних об'єктах будуть встановлені цілодобові чергування.

За даними Державної служби України з надзвичайних ситуацій, відповідно до урядового плану, у 9-ти районах оперативного реагування постійно утримуються міжвідомчі угрупування сил загальною чисельністю понад 51,5 тис. осіб та 10,6 тис. одиниць техніки.

Михайла Болотських заявив, що завдяки вжитим заходам цього року у порівнянні з минулим у цілому відмічається зменшення загальної кількості пожеж на 11%, кількість лісових пожеж – майже удвічі. Разом з тим, збільшилася кількість пожеж у Донецькій, Запорізькій, Луганській та Чернігівській областях.

За словами Секретаря РБНО України Андрія Клюєва, сьогодні ситуація є повністю контрольована. Готові всі сили і засоби, відбувається постійне вдосконалення алгоритму дій, який дозволить ефективно і якісно реагувати у разі необхідності на надзвичайну ситуацію.

НА КОНТРОЛІ МІНІСТРА ОБОРОНИ

Пріоритетом діяльності керівництва Міністерства оборони України на сучасному етапі є боротьба з корупцією, іншими порушеннями чинного законодавства у всіх їх проявах у військових колективах.

Корупційні діяння та інші правопорушення потрібно запобігати та працювати на випередження

Про це розповів начальник військової служби правопорядку Збройних Сил України – начальник Головного управління Військової служби правопорядку ЗС України генерал-майор Олександр Дублян під час брифінгу в Українському національному інформаційному агентстві Укрінформ.

За його словами, викорінення фактів хабарництва, зловживань порядку та дотримання антикорупційного законодавства у військових частинах комісіями від органів управління ВСП. Також проводиться перевірка фактів порушень, викладених у зверненнях до керівництва МО України, посадових осіб ЗС України, і зокрема – за телефонами "гарячої лінії", – зазначив генерал-майор Олександр Дублян.



та незаконного заволодіння військовим майном стоїть сьогодні на першому місці в роботі Військової служби правопорядку.

– Міністром оборони України затверджений План дій по запобіганню і протидії корупції у МО України та ЗС України. При цьому більшість заходів цього Плану доручено виконувати ВСП та структурним підрозділам МО України, які здійснюють контрольні функції – зазначив генерал-майор Олександр Дублян.

– Виконання заходів щодо запобігання і протидії корупції, зокрема, здійснюється шляхом проведення перевірок стану правопорядку

Також ВСП надає практичну допомогу командирам по усуненню причин і умов, що сприяли скоєнню правопорушень, а у необхідних випадках – вносить подання щодо усунення порушень закону.

В своїй діяльності ВСП активно співпрацює з прокуратурою України, іншими правоохоронними органами, структурними підрозділами МО України (і в першу чергу – з Департаментом внутрішнього аудиту та фінансового контролю МО України), командуваннями військових частин всіх рівнів, громадськими організаціями та окремими громадянами.

Закінчення на 4 стор.

КОНТРАКТИ

"Мотор Січ" оснастить двигунами російські Мі-17В5

АТ "Мотор Січ" (Запоріжжя) оснастить двигунами російські вертольоти Мі-17В5, які будуть поставлені до Афганістану в рамках нового контракту між РФ і США.

"Партія з 30 російських Мі-17В5, які будуть поставлені до Афганістану в рамках нещодавно укладеного між РФ і США нового контракту, буде оснащуватися двигунами ТВ3-117-СБМ1 виробництва "Мотор Січ", – повідомив представник менеджменту компанії.



За його даними, початок поставок машин в рамках контракту намічено на 2014 рік.

"Сьогодні "Мотор Січ" забезпечує всі експортні замовлення РФ на поставки Мі-17. Росія – один з основних замовників наших вертолітних двигунів, в тому числі, для своїх експортних машин", – зазначив він.

Восени 2011 року "Мотор Січ" і російський холдинг "Вертольоти Росії" уклали масштабний, об'ємом 1,2 млрд доларів контракт на виробництво протягом п'яти років 1,3 тис. двигунів для російського авіапрому, які встановлюватимуться на експортні вертольоти Мі-8, Мі-17 і Мі-24. Вертольоти експортуватимуть до країн Південно-Східної Азії, а також Центральної та Південної Америки

Зауважимо, що РФ і США уклали новий контракт на постачання 30 вертольотів Мі-17В5 до Афганістану в ході 50-го міжнародного авіакосмічного салону Le Bourget-2013 в червні в Парижі. Деталі контракту не оприлюднювалися. За даними російської сторони, новий контракт став "другою фазою" укладеного в 2011 році контракту вартістю більше 300 млн доларів на постачання до Афганістану 21 вертольота Мі-17В5.

Повна вартість договору, до якої увійшли поставки запчастин і обслуговування вертольотів, за даними з відкритих джерел, склала близько 900 млн доларів.

АТ "Мотор Січ" – один з найбільших світових виробників двигунів для авіаційної техніки, а також промислових газотурбінних установок. Поставляє продукцію в 106 країн світу. Частка РФ в загальному обсязі експорту підприємства становить близько 30%. Портфель замовлень компанії на 2013 рік оцінюється в понад 900 млн доларів, найбільші замовники – РФ, КНР, Індія. Зауважимо, що "Мотор Січ" забезпечує більш ніж на 80% потребу авіапрому РФ в вертолітних двигунах.

МОДЕРНІЗАЦІЯ

У небі – оновлений Ан-2



10 липня 2013 р. виконав перший політ Ан-2-100 – новий варіант знаменитого легкого біплана Ан-2. Основна відмінність Ан-2-100 від базової моделі полягає в силовій установці. На Ан-2-100 встановлено маршовий турбогвинтовий двигун МС-14 розробки і виробництва ПАТ "Мотор-Січ". Однією з переваг цієї заміни є перехід з авіаційного бензину, який в даний час не виробляється в країнах СНД, на авіаційний гас. Таким чином значно підвищується рентабельність літака. Крім того, Ан-2-100 оснащений повітряним реверсивним гвинтом АВ-17 (замість АВ-2). Вага порожнього обладнаного Ан-2-100 на 200 кг менша, ніж у Ан-2.

Він призначений для пасажирських, змішаних пасажирсько-вантажних і вантажних перевезень на місцевих повітряних лініях. Як і базова модель, Ан-2-100 здатний автономно експлуатуватися на невеликих аеродромах з малою міцністю ґрунту, в тому числі льодових і засніжених, в широкому діапазоні висот аеродромів, в простих і складних кліматичних і метеорологічних умовах.

Перший Ан-2-100 названий "Генріх Онгірський" на честь заступника Генерального конструктора ДП "Антонов" Г.Г. Онгірського. Літак пілотував екіпаж льотчиків-випробувачів ДП "АНТОНОВ" у складі командира екіпажу Сергія Тарасюка і другого пілота Валерія Єпанчинцева.

Політ, в ході якого літак пройшов перші випробування, тривав більше 1 години.

Виробництво літака Ан-2-100 буде виконуватися шляхом переобладнання літаків Ан-2, що знаходяться в експлуатації, у варіант Ан-2-100. Це дозволить експлуатантам Ан-2 і надалі успішно працювати з цим літаком. Так, на території України сьогодні налічується 135 Ан-2, з яких льотну придатність мають лише 54.

Слід зазначити, що на сьогодні на тенетах колишнього СРСР немає літака, котрий би зміг адекватно замінити знаменитий Ан-2 в усіх сферах його застосування. А тому планується також отримання замовлень на виконання переобладнання Ан-2 у Ан-2-100 від іноземних експлуатантів. Враховуючи унікальні льотно-технічні характеристики і всеаеродромність Ан-2, модернізація й відновлення льотної придатності парку цих літаків стає найважливішим завданням для розвитку північних і східних регіонів Російської Федерації. В даний час в Росії є 1580 таких літаків, з яких сертифікати льотної придатності мають лише 322 екземпляри. Також Ан-2 сьогодні є основним літаком сільгоспавіації Росії. У Республіці Казахстан експлуатується 290 Ан-2, в Узбекистані – 143, в Туркменістані – 89, в Республіці Білорусь – 82, в Азербайджані – 63, в Киргизії – 30, у Молдові – 13 і у Вірменії – 4. Модернізація і продовження життєвого циклу Ан-2 є вкрай актальним завданням.

Відплата з неба

НАВЧАННЯ

Знищувати незаконні озброєні формування тренувалися на Рівненському загальновійськовому полігоні вертолітники окремої бригади армійської авіації.



За сценарієм навчань, на певній території почали діяти бандитські формування. Звичайно, самостійні дії авіаторів у такій обстановці були б недостатньо ефективні, тож до роботи залучили спеціальні підрозділи. Вертолітникам та тактичним групам окремого розвідувального батальйону поставили завдання – виявити та знищити бандитів.

Для авіаторів виконання завдання розпочалось з приведення бригади у вищу ступінь бойової готовності. Вони розгорнули основний командний пункт та відпрацювали питання мобілізації. Після цього маршем до визначеного району вирушила автомобільна колона бригади.

– Дванадцять спеціальних автомобілів та один бронетранспортер здійснили 180-кілометровий марш від пункта постійної дислокації бригади в місті Броди на Львівщині в район Рівненського полігону, – зазначає заступник командира бригади підполковник В’ячеслав Северілов, – у встановлені нормативами терміни вони прибули до місця призначення, розгорнули допоміжний пункт управління, наземні засоби забезпечення та вийшли на зв’язок з командуванням.

До виконання практичних дій зі знищення незаконних збройних формувань залучили три вертольоти Мі-24П та два Мі-8МТ.

– Наші екіпажі діяли за новими стандартами, що стало для них доброю перевіркою, – розповів начальник штабу 16 окремої бригади армійської авіації полковник Євген Бородулін, – ми відпрацювали питання міжвидової підготовки, під час яких звернули увагу на злагодженість екіпажів вертольотів та взаємодію з іншими підрозділами.

Спершу вертолітники висадили десантні групи розвідників. Робили це якомога скритніше, тож застосували посадковий спосіб. Десантники вирушили на пошук місць розташування бандитів. Разом з ними в групі – передовий авіаційний навідник. У нього важливе завдання – після виявлення бандитів здійснити наведення вертольотів на ціль.



– Такі фахівці є у нас в бригаді, – розповідає підполковник В’ячеслав Северілов, – не вдаючись у технічні подробиці, їх роботу можна описати так: передовий авіаційний навідник визначає декілька орієнтирів екіпажам для заходу на ціль та застосування озброєння. Вони багато тренуються разом з екіпажами, аби виконати це завдання успішно.

Передовий авіаційний навідник має обрати найоптимальніший курс для вертольота. З позиції пілотів він враховує багато чинників і визначає, як краще виконати завдання.

– Це унікальний для нас досвід, адже чи не вперше для нашої бригади до складу десантних груп розвідників було включено передових авіаційних навідників, які безпосередньо з “поля бою” давали цілевказівку на знищення ворога вертольотам Мі-24П, – зазначає полковник Євген Бородулін.

Вертольоти Мі-24П знищували бандформування некерованими ракетами С-8КОМ та снарядами 30-міліметрової гармати ГШ 2-30.

– За сценарієм навчання, після наших ударів з повітря залишки загонів бандитів відійшли вглиб до свого укріпленого опорного пункту, – розповідає підполковник В’ячеслав Северілов, – тож завершували знищення бандитів вертольоти Мі-8МТ метанням бомб ОФАБ 100-120. До речі, цю вправу наші екіпажі не виконували досить давно. За підсумками навчань оцінка за стрільби – “відмінно”. В бригаді достатньо підготовлених екіпажів, аби виконати роботу будь-якої складності. Тож завдання, які авіатори виконували під час навчань, не можна назвати дуже складними для вертолітників. Вони насамперед цікаві.

Владислав Назаркевич.
“Крила України”.

“Рапід Трайдент – 2013”



На території Міжнародного центру миротворчості та безпеки (МЦМБ) Академії Сухопутних військ триває масштабне українсько-американське командно-штабне навчання із залученням військ “Репід Трайдент-2013”. Це двотижневе навчання є одним із найбільших заходів міжнародного військового співробітництва у поточному році. Приймаючою стороною та організаторами є Сухопутні війська Збройних Сил України.

Прикарпаття



Військовий аеродром Івано-Франківської бригади тактичної тавіації буде використовуватись як базовий для забезпечення стрибків представників аеромобільних підрозділів країн-учасниць навчань. На ньому будуть розташовані військово-транспортні літаки Сі-130.

Нагадаємо, що військовослужбовці 114-ї Івано-Франківської бригади тактичної авіації мають досвід подібної співпраці. Ще у 2011 році прикарпаці приймали на своєму військовому аеродромі американські транспортні літаки Сі-130 “Геркулес”. Потрібно наголосити, що командуванням навчань “Репід Трайдент – 2011” було високо оцінено виучку і мастерність українських військових авіаторів, адже всі поставлені перед ними завдання з забезпечення вильотів та десантування були виконані на високому рівні у встановлені терміни.

– Ми готові зустріти, посадити та надати всю необхідну допомогу, – наголосив командир 114-ї Івано-Франківської бригади тактичної авіації полковник Сергій Голубцов. – Фахова підготовка наших спеціалістів на високому рівні. Якість злітної смуги та комунікацій відмінна.

Тарас Грень.



Львівщина

Під час навчання “Репід Трайдент-2013”, яке триває у Міжнародному центрі миротворчості і безпеки на Львівщині, проводиться чимало тренувань із залученням екіпажів 16-ої окремої бригади армійської авіації та 7-го окремого полку армійської авіації.

– До участі в міжнародних навчаннях залучені чотири екіпажі вертольотів Мі-8, по два з кожної військової частини, – розповідає помічник керівника навчань з авіації підполковник В’ячеслав Северілов, разом з ними на полігоні працює рятувальна парашутно-десантна група та групи керівництва і забезпечення. Авіатори вправлятимуться у виконанні двох основних завдань – це десантування особового складу парашутним способом та медична евакуація поранених.

Здійснення евакуації пораненого з поля бою передбачає залучення фахівців-рятівників з 16-ої окремої бригади армійської авіації.

– Згідно із завданням, з вертольоту Мі-8 рятувальна парашутно-десантна група виконує стрибки з вертольоту в заданому районі, після приземлення знаходить пораненого і під час висіння вертольоту лебідкою доставляє потерпілого на борт.



Для тренувань екіпажів виділено декілька днів, планується що наліт екіпажів складе більше сімнадцяти годин.

Владислав Назаркевич.
“Крила України”.
Фото авторів.

НА КОНТРОЛІ МІНІСТРА ОБОРОНИ

Корупційні діяння та інші правопорушення потрібно запобігати та працювати на випередження

Закінчення. Початок на 3 стор.

Зокрема, направлено до інших правоохоронних органів 66 матеріалів щодо виявлених злочинів, якими було заподіяно збитки державі на загальну суму більш ніж 7,5 млн грн та 1 млн 200 тис доларів США, а також фінансових порушень на суму більш ніж 21 млн грн.

За результатами їх розгляду до Єдиного реєстру досудових розслідувань у 2013 році внесено 31 злочин. При цьому на винних посадових осіб накладаються найсуворіші дисциплінарні стягнення, аж до звільнення з військової служби.

За цей рік підрозділами по боротьбі з корупцією ВСП проведено 662 профілактичних заходи та 97 комплексних перевірок військових частин (установ). Підготовлено та внесено 150 подань командирам військових частин, посадовим особам підприємств та установ для усунення порушень закону, причин і умов, що їм сприяли.

За 6 місяців 2013 року складено 19 протоколів про скоєння адміністративних корупційних правопорушень відносно посадових осіб МО України та ЗС України, що становить 38 % від загальної кількості (50 протоколів; за відповідний період минулого року – 76).

Своєю чергою директор Департаменту внутрішнього аудиту та фінансового контролю Міністерства оборони України Максим Гольдарб поставив наголос на тому, що основна частина виявлених порушень була скоєна в попередні роки. Варто також додати, що Департамент внутрішнього аудиту та фінансового контролю, як і Військова служба правопорядку підзвітні тільки Міністру оборони України Павлу Лебедєву, який, своєю чергою, тримає питання боротьби з корупцією на особистому контролі.

– Сьогодні позиція Павла Лебедєва заключається в тому, що корупційні діяння та інші правопорушення потрібно запобігати та працювати на випередження, цього він вимагає і від нас, – зазначив Максим Гольдарб.

Також в цьому році вперше започатковано такі форми внутрішнього аудиту, як розробка первинних можливих ризиків, які є в діяльності відповідного військового підрозділу та можуть призвести до корупційних зловживань.

Тільки від початку цього року Департаментом було виявлено порушення більш ніж на 120 млн грн. Це втрати, які тяжко повернути, але 20 млн вже було повернено і покарано, в тому числі і звільнено з військової служби, певну кількість винних в цьому високопосадовців.

За вказівкою Міністра оборони України, жодний платіж не буде відбуватися в системі міністерства поки аудитори та фінансові експерти не визначать, що він законний та обгрунтований. Це ще раз говорить про те, що Павло Лебедєв займає чітку позицію на недопущення правопорушень.

Окремо Максим Гольдарб заявив, що завдяки діяльності Департаменту внутрішнього аудиту та фінансового контролю Міноборони рішенням суду до оборонного відомства повернено близько 30 тисяч квадратних метрів житлової площі для військовослужбовців.

– Таким чином, заходами у сфері запобігання та протидії, яких вжито у І півріччі 2013 року, вдалося стабілізувати ситуацію на рівні, який не дозволяє корупційним проявам та іншим порушенням законодавства суттєво впливати на досягнення Міністерством оборони України визначених цілей та виконання планів реформування і розвитку ЗС України, – зазначив Максим Гольдарб.

Олександр Вілкул відкрив новий ангар "Заводу 410 ЦА"

Віце-прем'єр-міністр України Олександр Вілкул відкрив новий ангар Заводу 410 ЦА. Ангар оснащений сучасним обладнанням і призначений для видалення за допомогою новітніх технологій лакофарбових покриттів з літаків, що надійшли для ремонту.



Довідка: Державне підприємство "Завод 410 ЦА" є одним з провідних авіаційних підприємств, яке на підставі ліцензійних угод надає високоякісні послуги з ремонту та модернізації авіаційної техніки та двигунів. За всю історію заводу відремонтовано більше 40 000 двигунів та 6 000 літаків. Наразі ДП "Завод 410 ЦА" надає широкий спектр послуг з ремонту, модернізації та відновлення авіаційної техніки марки "Антонов", в тому числі Ан-24, Ан-26, Ан-30, Ан-32, Ан-72, Ан-74.

Іноземні компанії підкреслюють високий рівень українських авіабудівників і воліють ремонт в Україні. Більшість літаків цивільної та військово-транспортної авіації в Україні відновлюється і модернізується на Заводі 410 ЦА.

В ангарі встановлена нова установка для нанесення екологічно чистої змивки і сучасне вентиляційне обладнання. Також, для забезпечення безпеки людей у процесі змивання фарби, заводом були придбані сучасні засоби захисту – маски, респіратори, фільтри, захисні комбінезони.



"Уряд підтримує розвиток вітчизняного авіабудування. Державною програмою активізації розвитку економіки передбачено реалізацію чотирьох проектів, спрямованих на модернізацію галузі. Зокрема, планується модернізація виробничого обладнання на державному підприємстві "Антонов" для будівництва літаків Ан-148, Ан-158, розробка та освоєння виробництва двох легких вертольотів на підприємстві "Мотор-Січ", а також налагодження серійного виробництва турбореактивного двоконтурного двигуна АІ-28 у Запорізькому машинобудівному конструкторському бюро "Прогрес", – зазначив Олександр Вілкул.

Також Віце-прем'єр привітав працівників заводу з 65-річчям підприємства та вручив Подяки Кабінету Міністрів найкращим працівникам заводу.

"Україна входить до числа 7 країн світу, які розробляють і виготовляють авіаційну техніку для пасажирських і вантажних перевезень. Важливою складовою України як авіаційної держави, є розвиток високотехнічного та наукоємного виробництва, зокрема, авіаремонтній області. З 2010 по 2013 рр. в 1,7 рази зросли обсяги робіт з ремонту авіадвигунів на українських підприємствах (з 200 млн. грн. до понад 350 млн. грн.). У 2013 році за прогнозами ця сума зросте ще в 1,3 рази ", – підсумував Олександр Вілкул.

"Авіабудівна галузь є справжньою гордістю для нашої держави. Я хочу подякувати робітникам заводу 410 ЦА за те, що вони змогли не лише зберегти ті надбання, які наша країна отримала у спадок від СРСР, але й впроваджувати власні розробки та освоювати нові технології", – сказав Міністр промислової політики України Михайло Короленко.

Також в урочистому заході взяли участь Президент АО "Мотор-Січ", народний депутат України, Герой України В'ячеслав Богуслаєв та Генеральний директор Заводу 410 ЦА Сергій Подрєза.

У СЕРІЮ

Одеський авіазавод почне випуск двох нових літаків

ДП "Одеський авіаційний завод" (колишній "Одесавіаремсервіс") має намір в 2013-2014 роках запустити серійне виробництво двох моделей малих літаків – С09-"Дельфін" та "Фермер-300". Ці наміри зафіксовані у Програмі сталого розвитку промисловості Одеської області на 2013-2015 роки, прийнятої 4 липня на сесії Одеської облради.



Так, у виробництво легкомоторного багатоцільового літака "Дельфін" протягом двох років буде вкладено 81800000 гривень. Як стверджується в Програмі, літак необхідний для "виконання польотів на місцевих повітряних лініях і моніторингу земної та водної поверхні".

Модель "Фермер-300" необхідна для забезпечення агропідприємств авіаційною технікою для підвищення якості та збільшення обсягів обробки сільгоспплощ. У її виробництво в 2014 році буде вкладено 30 млн гривень.

Нагадаємо, вперше ці моделі літаків були показані в листопаді 2011 року на підприємстві "Одесавіаремсервіс".

НА ОЗБРОЄННЯ

ВМС України в 2014 році отримають два нових бронекатери

За словами командувача ВМС ЗС України віце-адмірала Юрія Ільїна, Військово-морські сили України в 2014 році отримають два нових бронекатери проекту 58155 "Гюрза-М".

Закладка перших двох катерів відбулась 25 жовтня 2012 в Києві, у публічному акціонерному товаристві "Завод "Ленінська кузня". Будівництво катерів, здійснюватиметься відповідно до укладеного між Міністерством оборони України та ПАТ "Завод "Ленінська кузня" контрактом. Всього до 2017 року планується побудувати 9 катерів "Гюрза-М".

Бронекатер проекту 58155 ("Гюрза-М") розроблений українським підприємством "Казенний дослідницько-проектний центр кораблебудування" (Миколаїв) і є подальшим розвитком катерів проекту 58150 ("Гюрза"), дві одиниці яких були побудовані "Ленінською кузнею" у 2004 році для прикордонної служби Узбекистану.

"Гюрза-М" більший за свій прототип і має повну водотоннажність 50,7 тонн, довжину 23 м., ширину 4,8 м. і осадку 1 м.

Максимальна швидкість ходу "Гюрза-М" – до 25 вузлів, дальність плавання економічним ходом – 700 миль, автономність – п'ять діб. Екіпаж – п'ять осіб.

Озброєння катери будуть складати два дистанційно керованих морських бойових модуля БМ-5М.01 "Катран-М" виробництва ДП "Миколаївський ремонтно-механічний завод", що представляють собою варіант бойового модуля БМ-3 "Штурм" для бронетехніки. Кожен модуль "Катран-М" включає 30-мм автоматичну гармату ЗТМ1, 30-мм автоматичний гранатомет і 7,62-мм кулемет КТ, а також дві ПТУР "Бар'єр" з лазерною системою наведення.

Катер оснащений оптико-електронною системою управління вогнем і має комплект переносного ЗРК. Як стверджують розробники, "Гюрза-М" малопомітна для радіолокаційних та інфрачервоних засобів.

КОНТРАКТИ

В Одесі відремонтують МіГ-21 для Хорватії

8 липня у місті Загреб представники ДК "Укрспецекспорт" та Міністерства оборони Хорватії підписали контракт на закупку послуг з ремонту і доопрацювання 12 літаків МіГ-21.

Згідно умов контракту Укрспецекспорт відремонтує 7 літаків МіГ-21, що належать ВПС Республіки Хорватія. Крім того, Міністерство оборони Хорватії закупить у ДК "Укрспецекспорт" 5 відремонтованих МіГ-21, які є власністю ДП Одеський авіаційний завод. Контракт буде виконано до середини 2014 року.

Ремонт проводитиметься на потужностях ДП Одеський авіаційний завод, яке входить до складу ДК "Укроборонпром".

Державна компанія "Укрспецекспорт" виграла тендер на надання послуг з ремонту і модернізації літаків МіГ-21 для ВПС та ППО Республіки Хорватія. Відповідне рішення Міністерство оборони Хорватії прийняло на початку червня 2013 року. У тендері також брало участь підприємство "Аеростар" (Румунія).

Коментуючи укладання контракту, Генеральний директор ДП Одеський авіаційний завод Віталій Юхачов, зокрема, зазначив:

– Одеський авіаційний завод має багаторічний досвід виконання всіх видів ремонту літаків МіГ-21 різних модифікацій та їх модернізації. Перший відремонтований на підприємстві МіГ-21 піднявся в небо в серпні 1967 року. З тих пір наші спеціалісти дали путівку в небо кільком тисячам літаків цього типу. Навіть після того, як літаки цього типу були зняті з озброєння ВПС Радянського Союзу, заводі постійно ремонтували й продовжують ремонтувати літаки для іноземних замовників. А тому я переконаний, що проблем з виконанням контракту не буде.

Особливість цього контракту в тому, що це – перше замовлення для Хорватії і ми вперше будемо модернізувати літак МіГ-21 під вимоги НАТО. Буде встановлено відповідний комплект обладнання як на літаки, що прибудуть з Хорватії, так і на ті літаки, що будуть продані з запасів підприємства.

Віктор Гедз. "Крила України".

ПЛАНИ

Вінницький експериментальний завод вдвічі збільшить обсяги виробництва

У поточному році ДП "45-й експериментальний механічний завод", яке входить до складу ДК "Укроборонпром", планує збільшити обсяги виробництва вдвічі. Про це повідомив перший заступник директора підприємства Рінат Гаріпов, передає УНН.



"У поточному році ми запланували збільшити обсяги виробництва до 35 мільйонів 714 тисяч гривень, що майже вдвічі перевищує показники попередніх років. Крім цього, за планом до кінця 2014 року обсяги виробництва мають зрости до 84 мільйонів 900 тисяч гривень, у 2015 році – до 125 мільйонів гривень. Це стане можливим завдяки модернізації виробничих потужностей, а також зливанню двох підприємств. Так, відтепер виробництво також буде проводитись і на ДП "732-й Вінницький експериментальний механічний завод", – сказав Р.Гаріпов.

ЛІБЕРІЯ



Сезон тропічних дощів – не завада

Миротворці виконують завдання на "відмінно". Техніка працює бездвідмовно!

Наші співвітчизники із складу 56-го окремого вертолітного загону Місії ООН у Ліберії, продовжують в сезон тропічних дощів виконувати миротворчі завдання.



Екіпажі на вертольотах Мі-8 здійснюють перевезення пасажирів та вантажів у віддалені населені пункти, пара Мі-24 із спеціально обладнаного майданчику Грінвілл здійснює повітряну розвідку та бойове патрулювання як вздовж кордонів Республіки Ліберія, так із перельотом на територію сусідньої держави Кот-д'Івуар.

Зокрема, минулого місяця льотчики провели в африканському небі біля 240 годин, виконавши 188 польотів на вертольотах Мі-8МТ та Мі-24П, перевезли понад 860 пасажирів, майже 13700 кг вантажу.

Звертаючи уваги на такий значний обсяг завдань та інтенсивний графік використання гелікоптерів в складних кліматичних умовах, ключову ролей у забезпеченні безпеки польотів та справності повітряних суден покладають на фахівців інженерно-авіаційної служби загону, яку очолюють заступник командира 56 ОВЗ з ІАС полковник Василь Мерзін та начальник ІАС підполковник Олександр Будовський.

Щоб авіатехніка не підвела, потрібно підтримувати її в належному стані. Тому кожного дня спеціалісти інженерно-авіаційної служби готують вертольоти до польотів, забезпечуючи їх працездатність та надійність, зберігаючи відповідність льотно-технічних характеристик протягом встановлених ресурсів і термінів служби.

За час 18 ротації фахівці ІАС виконали сотні видів робіт на авіаційній техніці, провели на 10 вертольотах регламентні роботи, 332 попередніх підготовки, 118 паркових днів, забезпечивши понад 940 польотів та біля 1310 годин нальоту в небі західноафриканської республіки.

– Українські вертольоти Мі-8 та Мі-24 експлуатуються в межах тільки встановлених ресурсів та термінів служби, – розповідає полковник Василь Мерзін. – Військові техніки розуміють, що відповідальність за безпеку екіпажу та пасажирів лежить і на нас. Тому робимо все можливе, щоб гвинтокрила машина була постійно справна, в будь-який час доби могла піднятися в небо і екіпажі на них виконали поставлені завдання під голубим стягом ООН.

Для дотримання усіх норм експлуатації вертольотів десять днів на території вертолітної стоянки загону працював представник ВАТ "Мотор Січ" інженер із обслуговування авіатехніки Артем Захаров. Головною метою його перебування в Ліберії було надання оцінки технічному стану та контроль ресурсних показників двигунів та допоміжних силових установок, які встановленні на гелікоптерах Мі-8 та Мі-24.

Варто зазначити, що саме завдяки спеціалістам ІАС авіаційна техніка 56 ОВЗ працює в умовах африканського клімату безвідмовно, що неодноразово зазначалося керівництвом Місії ООН.

Руслан Лінник
Фото автора.

ПЕРЕБАЗУВАННЯ

З Ліберії – до Республіки Кот-д'Івуар

Десять військовослужбовців 56-го окремого вертолітного загону Місії ООН у Ліберії, відбули до населеного пункту Ман, що в Республіці Кот-д'Івуар.



Головною метою перебазування наших співвітчизників до сусідньої африканської республіки стала підготовка об'єктів життєдіяльності базового табору та аеродрому для введення туди окремої авіаційної групи 56-го ОВЗ. До її складу ввійдуть три вертольоти Мі-24 та 38 військовослужбовців, котрі братимуть участь в Операції ООН у Кот-д'Івуарі та транскордонних операціях у рамках співробітництва між Місіями ООН.



– Передислокація особового складу проводиться у три етапи, – розповідає полковник Петро Пліс. – Зараз розпочато перший етап введення українських миротворців до Кот-д'Івуара. Упродовж другого етапу повітряним транспортом буде доставлено ще частину військовослужбовців, авіаційно-технічне майно, спецавтомобілі, авіаційні засоби ураження та боєприпаси. В ході завершального, третього етапу, перебазовуватимуться три транспортно-бойових вертольоти Мі-24.

Старшим окремої авіаційної групи призначено заступника командира 56-го овз підполковника Олександра Чаплінського.

– Наша держава відкриває чергову сторінку миротворчої діяльності. Участь України в Операції ООН у Кот-д'Івуарі – це підтвердження професіоналізму та довіри до наших військовослужбовців, свідчення того, що за вимогами Організації Об'єднаних Націй підготовка особового складу Збройних Сил України відповідає світовим стандартам, – зазначив полковник Петро Пліс.

Напередодні вильоту для даної групи військовослужбовців провели інструктаж: керівництво загону розповіло, на що звертати особливу увагу, та зупинилося на дотриманні заходів безпеки. Окремо було розглянуто особливості виконання завдань.

Українські миротворці на вертольотах Мі-24 виконуватимуть завдання з патрулювання західних та північних кордонів країни, проведення повітряної розвідки маршрутів руху військ ООН у Кот-д'Івуарі, супроводження конвоїв у віддалені прикордонні райони. Крім цього, екіпажі здійснюватимуть авіаційну підтримку наземних військ ООН у проведенні операцій.

КОНГО

Готують військові містечка до збільшення контингенту

Відповідно до завдань Місії ООН зі стабілізації у ДР Конго до складу українського окремого вертолітного загону найближчим часом планується додатково ввести близько сотні військовослужбовців, чотири вертольоти Мі-8 та більше десяти одиниць автомобільної і спеціальної техніки. З метою підготовки трьох таборів базування миротворців тривають роботи з розширення їх інфраструктури. У місті Бунія, де планується створити основну базу обслуговування та ремонту авіаційної техніки окремого вертолітного загону, відбулася конференція з обговорення пропозицій та проблемних питань щодо забезпечення Місією ООН додаткових житлових та нежитлових приміщень у базовому таборі контингенту для розміщення особового складу.



Від Місії ООН у конференції взяла участь робоча група під керівництвом Начальника тилу Організації Об'єднаних Націй у місті Бунія Марі Таненнт. Український миротворчий контингент на заході представили заступники командира окремого вертолітного загону з тилу та з аеродромно-технічного забезпечення підполковники Віталій Павельчук та Ігор Нікітін. Як зазначив підполковник Віталій Павельчук, за підсумком заходу представники Місії ООН визначили, що здача в експлуатацію приміщень для проживання військовослужбовців спланована на середину липня, роботи проводяться відповідно до плану та будуть виконані у зазначений термін.

– У свою чергу особовий склад другої ротації українських миротворців у Демократичній Республіці Конго розширює майданчики для стоянки військової техніки, працює над удосконаленням питань зберігання майна, місць приготування їжі, охорони та оборони об'єктів, – наголосив підполковник Віталій Павельчук.

ЗАХИСНИК ВІТЧИЗНИ

Командир вертольота

Закінчення. Початок на 2 стор.

Усе завдяки тій же дитячій мрії – стати льотчиком. Хоч у родині Ігоря ані пілотів, ані військових не було, він твердо вирішив підкорити небо. Для цього підтягнув шкільну успішність з точних дисциплін і, згодом, вступив до Харківського університету Повітряних Сил ЗС України ім. Івана Кожедуба.

Курсантські роки пролетіли наче блискавка. Молодий чоловік, як і належить майбутньому пілоту, хапав усе на льоту, а головне – хотів якомога швидше піднятися у небо, керуючи літальним апаратом. Власне, перед вибором льотної спеціалізації курсант Пелих опинився вже на першому курсі, і, віддав перевагу гвинтокрилій машині.

Довго не думав, адже вбачає у вертолітній практиці певні переваги.

– Мі-8 – найпоширеніший і один з найнадійніших вертольотів у світі, мені подобається керувати цією машиною, – каже Ігор. – Навіть після служби в Збройних Силах України, вертолітники завжди затребувані на ринку праці. А ще, з кабіни вертольота такий краєвид... У літаку такого не побачиш! – жартує Ігор Пелих.

До того ж, молодий льотчик не виключає можливість участі у миротворчих місіях під егідою ООН, де українські вертолітні загони майже 10 років борознять екваторіальне небо, підтримуючи мир та спокій у центральній Африці. Це, на думку Ігоря, буде неоціненним досвідом.

Тож за роки навчання Ігор Пелих опанував вертоліт Мі-8. Під час курсантської льотної практики налітав лише 17 годин, але це той мінімум, який передбачений для випуску з навчального закладу.

Після третього курсу, Ігор підкорив ще одну висоту – одружився на коханій дівчині Олені, яка ще з шкільної парти була близькою подругою юнака. До того ж, усі три роки з нетерпінням чекала його на Батьківщині.

– Ми побралися у Вінниці, – розповідає Ігор Пелих, – під час моєї відпустки. Чекати до випуску забракло терпіння. А через рік, у 2010 році, уже із зірочками на погонах, я повернувся у рідне місто, де нині проходжу службу в бригаді транспортної авіації.

Про молодого льотчика лише хорошої думки і командири, і колеги по службі. Командир частини полковник Олег Нечипорук та командир вертолітної ескадрилі майор Валерій Кубенко відзначають старшого лейтенанта Ігоря Пелиха, як одного з кращих молодих пілотів авіабригади.



Тепер його наліт складає близько семи десятків годин. А місяць тому він виконав свій перший політ на місці командира екіпажу. Відтак, старший лейтенант Ігор Пелих, у свої 24 – командир вертольота Мі-8. Він виконує завдання з пошуково-рятувального забезпечення, чергування з протидії тероризму (підчас навчань) та інші планові завдання, притаманні транспортній авіації.

Ще кілька років тому, молоді льотчики і мріяти не могли про подібну перспективу, адже по півроку просиджували на землі. В небо час від часу піднімався лише керівний склад авіаційних частин, аби остаточно не втратити навички та можливість навчати підлеглих. Ігор Пелих розуміє, що удача була на його боці, тепер її треба закріпити досвідом, терпінням, наполегливістю і любов'ю до своєї професії. А цього, схоже, у Ігоря Пелиха вистачає на двох пілотів і він доведе це у кабіні свого Мі-8!

Юрій Ігнат. "Крила України".
Фото автора.

ВИХОВАННЯ

Військові зв'язківці організували для дітей "Зірницю"

На базі Вінницької дитячої юнацької спортивно-оздоровчої бази "Колос", де відпочивають діти з м. Вінниці, Вінницької та інших областей України, завдяки старанням військовослужбовців окремого полку зв'язку Повітряних Сил, було проведено захоплюючі змагання військово-патріотичного спрямування – "Зірниця". Вихованці дитячого табору спробували свої сили у спортивному орієнтуванні, подоланні умовної смуги перешкод, розмінуванні мінного поля, розкладали намети, розпалювали багаття а також дізналися багато нового з основ військової справи.

Усі три дні змагань у "Колосі" панувала атмосфера дисципліни і зосередженості. Основний тягар організації та проведення гри був покладений на начальника відділення телекомунікаційних систем польового вузла зв'язку капітана Олександра Совіка та військовослужбовців військової служби за контрактом, які йому допомагали.





Діти з радістю поринули в атмосферу давно відомої, але нажаль призабутої гри "Зірниця".

– Наприкінці змагань це були вже зовсім інші діти – дисципліновані, згуртовані, у них з'явилося відчуття відповідальності за свою команду, – розповідає капітан Олександр Совік. – Вважаю, що саме такі заходи потрібні сучасній молоді, адже знаходити вихід із складної ситуації чи просто проспівати патріотичну пісню в колі друзів зайвим не стане.

Діти із вдячністю прощалися із військовими на урочистій лінійці, де були нагороджені і відзначені усі учасники і переможці.

Євген Івашкевич.

Український День родини відносно молоде свято і відзначається з 2012 року. Відповідний Указ Президента України № 1209/2011 "Про відзначення в Україні деяких пам'ятних дат і професійних свят" був підписаний 30 грудня 2011 року.

Святкування цього дня має щорічний характер і встановлено 8 липня.

Необхідно відзначити, що в міжнародному співтоваристві День сім'ї засновано Генеральною Асамблеєю ООН ще в 1993 році і відзначається 15 травня. В Росії існує "День сім'ї, любові та вірності", який також відзначається 8 липня.

Прем'єр-міністр України Микола Азаров привітав українців з нагоди Дня родини.

"Від імені Уряду та від себе вітаю з Днем родини! Уряд і надалі докладатиме зусиль для підтримки і зміцнення сім'ї, відновлення сімейних цінностей, створення умов для виховання та всебічного розвитку наших дітей. Бажаю всім українським родинам міцного здоров'я, щасливої долі та непохитної твердості родинних стосунків", – інформує прес-служба КМУ.

8 ЛИПНЯ – ДЕНЬ РОДИНИ

Мабуть, ніхто не стане сперечатися, що в житті кожної людини чи не найважливіше місце посідає її сім'я. Адже саме родина виступає своєрідною опорою, яка забезпечує необхідну підтримку, розуміння і душевний спокій.

Разом у свята та будні





– У буднях військовослужбовців, сповнених турботами і клопотами служби, часто залишається замало часу для найближчих людей, повноцінного і змістовного відпочинку з ними, – говорить заступник командира з виховної роботи окремого полку зв'язку Повітряних Сил підполковник Євген Івашкевич. – Саме тому у нашій частині значна увага приділяється проведенню роботи щодо зміцнення не лише родинних зв'язків, а й згуртування колективів військової частини.

В рамках воєнно-ідеологічної роботи у полку систематично організовуються пізнавальні екскурсії для військовослужбовців та членів їх сімей. Зв'язківці мають змогу познайомитись ближче один з одним, відкрити для себе нові грані особистостей товаришів по службі, познайомитись і потоваришувати сім'ями.

Так, на початку червня усі бажаючі з'їздили на ставку Гітлера "Вервольф", де дізнались багато нового про історію Вінницького краю. 15 червня було організовано екскурсію до Меджибозького замку-фортеці та до джерела і купальні Преподобного Онуфрія Великого Свято-Преображенського жіночого монастиря (с.Головчинці Летичівського району Хмельницької області).

З усіх оборонних споруд Межибожа у найкращому стані зберігся до наших часів замок. Він знаходиться на трикутному мисі, що лежить між річками Південний Буг і Бужок. Вперше в документах замок згадується в 1516 року, хоча історики датою заснування називають XIII-XV століття. Меджибозький замок не раз ремонтувався. Найбільших змін він зазнав під час великих відбудовних робіт, що завершилися 1811-го, коли його передали до військового відомства і пристосували для казарм. Під час II Світової замок був пошкоджений. В даний час триває його реставрація.



На території фортеці військовослужбовці відвідали декілька музеїв, зокрема історичний музей Голодомору, етнографічний та художній. Піднімалися на Вартову вежу, аби помилуватися чудовими краєвидами Меджибожа. І дорослі, і діти із задоволенням слухали цікаву розповідь екскурсовода про історію подільського містечка, а діти із захватом постріляли із лука.

Юрій Ігнат. "Крила України".

Політ над джунглями схожий на політ над морем



Ще за часів навчання у Єйській льотній школі Руслан Юндін вже знав, що буде військовим льотчиком. Як він сьогодні згадує, “просто варіантів інших не було” Про великі швидкості надзвукових літаків юнак ніколи не мріяв, тому що завжди подобалася гвинтова авіація. В уяві Руслана гвинтокрилі машини могли не просто літати і знищувати супротивника, а ще й виконувати якусь корисну роботу. Не останню роль тут зіграв і авторитет батька. Анатолій Іванович проходив службу штурманом у бомбардувальній авіації.



Після закінчення 1996 року Харківського вищого авіаційного училища лейтенант Юндін потрапив до вертолітної авіації. Спочатку проходив службу у частинах армійської авіації. Літав на вертольотах Мі-8. Потім у морській авіації, в Очаківському гарнізоні, літав на вертольоті Мі-14. У 2004 році офіцер отримав призначення до вертолітної ескадрильї морської авіаційної бригади Військово-Морських Сил Збройних Сил України.

У 2007 році у межах ротації особового складу і техніки 56-го окремого вертолітного загону ЗС України сил Місії ООН капітан Руслан Юндін був направлений у закордонне відрядження до Ліберії.

– Місцем нашої дислокації був визначений район аеропорту Робертсфілд, що поблизу міста Монровія. Протягом шести місяців, нашим завданням було перевезення особового складу місії, доставка різноманітних вантажів у важкодоступні райони країни на вертольотах Мі-8. Я літав на одному з таких вертольотів. Також бойовими вертольотами Мі-24 проводилося патрулювання прикордонних районів. Польоти були майже щодня. Під час своєї першої місії я налітав більш 200 годин. Така – інтенсивна робота дозволила мені набути досвіду, який отримати в Україні було б майже нереально, – розповідає майор Юндін.

У 2009 і 2011 роках майор Руслан Юндін ще двічі побував у складі 56-го окремого вертолітного загону ЗС України сил Місії ООН у Ліберії. І це незважаючи на те, що клімат у Ліберії досить важкий для європейської людини. Взимку там панує сухий сезон. Вітер із Сахари задуває дрібну пилюку, яка ускладнює видимість під час польотів. Температура повітря сягає 30-35 градусів за Цельсієм при вологості 96-98%. Влітку починається так званий сезон дощів. Сильні зливи з грозою ідуть безперестанку по кілька діб. Однак, незважаючи на складні кліматичні умови, набуття досвіду і справжня бойова робота стали тими мотиваторами, які спонукали офіцера знову повертатися у цю африканську країну.

– Я не дуже звертав увагу на місцеві особливості. Перш за все мене, як льотчика, цікавила бойова робота. Вдома ми у переважній більшості виконуємо лише учбово-тренувальні польоти, а там нам ставили реальні завдання, пов’язані з перевезенням вантажу, людей і патрулюванням кордонів. У Ліберії були всього два аеродроми з бетонним покриттям. Якщо десь і були інші посадочні смуги, то вони були ґрунтові. Тому робота пов’язана з доставкою вантажів йшла по майданчикам, – продовжує розповідь льотчик.

За словами Руслана Юндіна, політ над джунглями чимось схожий на політ над морем. Немає ніяких орієнтирів, нема до чого прив’язатися. Крім того, дуже мало майданчиків, придатних для аварійної посадки у разі відмови авіатехніки. Значну допомогу в орієнтування над джунглям надавав GPS. Однак, незважаючи на це, штурман завжди продовжував виконувати свою роботу – прокладав курс, слідкував за напрямком і силою вітру, визначав курс заходу на посадку. В таких умовах політ вздовж берегової смуги вважався для льотчиків 56-го вертолітного загону просто “розвантажуючим”.

– Доріг в Ліберії фактично не існує, тому більшість вантажів у різні райони країни доправляється повітрям. На щастя, місцеві жителі дуже полюбляють грати у футбол, тому у будь-якому населеному пункті завжди є свій невеликий імпровізований стадіон, який ми частіше за все використовували для посадки. Однак, це не так вже й просто: здійснити посадку на невеликий клаптик землі, (так званий “колодязь”), який знаходиться в оточенні дерев, вищих за багатоповерховий будинок. Тут все залежить від майстерності льотчика. Літати приходилося не тільки над джунглями, але і в горбистій місцевості. Я не знаю, де в Україні звичайний стройовий льотчик міг би отримати досвід посадки на висоті 600 метрів над рівнем моря.

– Наш головний вантаж – харчі і пальне. Оскільки електростанцій в країні немає, то єдиним джерелом енергоживлення у більшості поселень є дизель-генератор. Для вертольотчиків принципової відмінності у транспортуванні харчів чи пального немає. Головне – грамотно розташувати та закріпити вантаж у відсіку, – зазначив офіцер.

За відгуками льотчиків, вертоліт Мі-8 чудово показав себе в умовах африканського клімату. Як правило, машина відправлялася на завдання максимально заправленою і завантаженою. Головне в такий момент – це контроль обертів гвинта на зльоті та посадці. За безпекою кожного польоту стояла важка праця технічного персоналу, який у неймовірно складних умовах проводив щоденне технічне обслуговування і ремонт вертольотів. Авіаційні техніки вставали раніше за всіх військовослужбовців, і поверталися до табору, коли вже було темно.

– Як я вже казав, на патрулювання кордонів вилітали вертольоти Мі-24. Однак, були дні, коли нам доводилося літати і на Мі-8. Як правило, патрулювання проходило за маршрутом вздовж державного кордону. Ми піднімалися зі свого аеродрому і летіли на базу пакистанського батальйону. Там брали на борт офіцерів-спостерігачів (серед них були представники різних країн – норвежці, чорногорці або американці) і близько 10 солдатів з пакистанського контингенту та і виконували з ними політ вздовж кордону. Під час польоту радіообмін з базою, з керівником польотів веде командир екіпажу. Всі переговори з офіцерами-спостерігачами проходили за участю бортового перекладача, який літав з нами. Також він вів переговори з аеропортом Робертс.

Як правило, політ проходив за маршрутом по вказаній ділянці кордону. Оскільки маршрути були досить дальні, час патрулювання обмежувався лише запасом пального. Однак в ці дні наші екіпажі завжди мали хороший наліт, – пригадує майор Русла Юндін.

Після того, як українські миротворці повертаються з закордонних відряджень, завжди виникає питання, як там вони показали себе поряд з військовими з інших країн. На думку Руслана Юндіна, наші льотчики нічим не поступалися у майстерності своїм іноземним колегам. Незважаючи на те, що у компаніях, які працювали під егідою ООН були льотчики з нальотом по кілька тисяч годин, більшість найбільш важливих завдань завжди перепадали українцям.

– У Ліберії наші льотчики літають майже кожного дня. Наліт за зміну як правило складає від трьох до семи годин. За півроку перебування у місії наліт на одного льотчика в середньому складає 200 годин. Налітати таку кількість годин в Україні сьогодні практично не реально. Я – льотчик 2 класу, мій особистий наліт сьогодні складає більше тисячі годин, – ділиться офіцер.

В Африці льотчик отримує досвід і значний наліт годин, але не отримує класність, тому що літають, як правило, тільки вдень і в звичайних метеоумовах. За час ротації ми виконали лише декілька польотів вночі для підтримки форми. Однак, знову ж таки, вони проходили у простих метеоумовах, а щоб льотчик отримав другий клас, він повинен виконати програму підготовки не просто в складних метеоумовах, а при мінімумі погоди, що іще складніше. А для того, щоб отримати перший клас, льотчику треба літати в день і вночі при мінімумі погоди, – завершує свою розповідь льотчик.

Сьогодні командир вертольоту майор Руслан Юндін продовжує службу у морській авіаційній бригаді ВМС Збройних Сил України. Окрім досвідчених льотчиків, поряд з ним проходять службу і вчорашні випускники військових льотних училищ. Ми не помилимося, якщо скажемо, що усіх їх об’єднує одне бажання – бути професіоналом у своїй справі.

Сергій Осипов.

Як

Завдання для особового складу ВПС було, по суті, не новим: перевезення особового складу й вантажів, але була й своя специфіка. Для його виконання обиралися екіпажі з високим рівнем підготовки, які мали досвід польотів в Афганістані. Виконувалися плани додаткових занять з особовим складом з вогневої підготовки, з виживання у гірській безлюдній місцевості. У всіх членів екіпажу були перевірені й доповнені необхідним комплекти НАЗ (недоторканий аварійний запас). Вивчалися маршрути польотів, схеми заходів на посадку й виходу з району аеродрому. Особлива увага приділялася заходам безпеки під час виконання польотів та знаходження у зоні бойових дій.

Усім членам екіпажу перед вильотом видавалися бронежилети, особиста зброя (пістолети ПМ із трьома спорядженими магазинами), а також автомати АКСУ-74 з двома ріжками й по дві гранати-“лимонки”. В окремих коробках екіпаж отримав додаткові боєприпаси. Окрім продуктів, що містили у собі НАЗи, були видані сухпайки. А для пасажирів було отримано ще до 15 комплектів бронежилетів із сталевими шоломами. Усе це після повернення з Балкан поверталося на склади зберігання.

Польоти на той час нерідко відбувалися з перекладачами на борту, адже у 1992-1993 роках екіпажі майже не мали практики польотів на міжнародних повітряних лініях та ведення радіозв’язку англійською мовою.

Особовий склад Укрбату завантажувався в основному на аеродромах Миколаєва й Дніпропетровська. На шляху до колишньої Югославії обов’язковою була посадка на аеродромі Анкона в Італії для погодження часу й повітряного коридору прильоту в Сараєво. Причин тому було дві: обмеженість повітряного простору горами й велика інтенсивність польотів літаків та вертольотів ООН та військ НАТО.

Для українських екіпажів великої складності ці польоти не являли, але все одно нікому не хотілося отримати шальну кулю. А це могло трапитися, адже достатньо часто у літаках після приземлення нараховували до десятка пробоїн від куль стрілецької зброї. Та Бог милував, жодного разу ніхто з членів екіпажів не постраждав. Хоча був випадок, коли під час обстрілу літака після злету з Сараєва був поранений солдат з числа пасажирів. Після прильоту до Львова на шляху до шпиталю він помер. Це – війна...

Під час очікування вильоту в Сараєво приводилося у боєготовий стан бортове озброєння Іл-76 – гармати ГШ-23. Весь політ до Сараєва та назад до України виконувався із зарядженим бортовим озброєнням.

Стоянка у Сараєво за часом не перевищувала години. За цей час особовий склад встигав вивантажитися, забрати легкий вантаж, а ті, хто замінявся – зайняти вільні місця. У кожного з собою були особиста зброя та речові мішки чи невеликі рюкзаки. І, не зважаючи на це, на нашій, вітчизняній митниці їх так трясли, що сльози з очей ледь не котилися. Та це вже на совісті тих самих “контролерів”.

Не можу не згадати про пасажирів, яких доводилося перевозити. Особовий склад спеціального батальйону весь політ сприймав спокійно, адекватно. А ось деякі офіцери з груп, що супроводжували начальників з Головного штабу... Це треба було бачити!.. Шоломи й бронежилети вони вдягали ще перед вильотом з України, а деякі навіть не виходили з літака у Сараєво – сиділи тихо, немов миші, до самого повернення в Україну! Я ніколи не міг зрозуміти мету відрядження цих начальників: ну, як за 30-40 хвилин можна оцінити рівень бойової готовності та моральний стан бійців?! Адже вони ніколи не залишалися навіть на добу! Зате після повернення – усі без виклю-

це було...

У 1992 році Верховна Рада України дала "добро" на відправку військового контингенту Збройних Сил України до складу об'єднаних сил ООН із підтримки миру на території колишньої Югославії. Після цього було прийнято рішення про перевезення особового складу 240-го окремого спеціального батальйону (у подальшому – "Укрбат-1") у Сараєво повітряним транспортом, доручивши виконання цього завдання Військово-Повітряним Силам України, а точніше – ВТА, військово-транспортній авіації ВПС.



чення учасники бойових дій, з усіма передбаченими пільгами...

Після тих подій минуло двадцять років. Багато дрібниць та деталей стерлося з пам'яті. Але, що я можу сказати певно, це те, що майстерність наших льотчиків та якість вітчизняних літаків були високо оцінені усіма спеціалістами багатонаціональних сил.

У двох словах – про Іл-76 авіакомпанії "Белавіа". Літак прилетів з Франції напередодні католицького Різдва з подарунками – коньяки, вина, цукерки, сигарети та багато іншого. І ось цей "смачний" борт через якісь причини викотився за межі злітно-посадкової смуги. А там – мінне поле!.. Хто й коли мінував – уже й не розібратися. Екіпаж зумів вибратися – сапери допомогли, а ось вантаж забрати – проблема... Машиною не під'їхати й вручну не винести – снайпери пильнують. Але відчайдухи знаходилися й повзали до літака, повертаючись із делікатесами. Але це був величезний ризик, і зрештою літак підірвали.

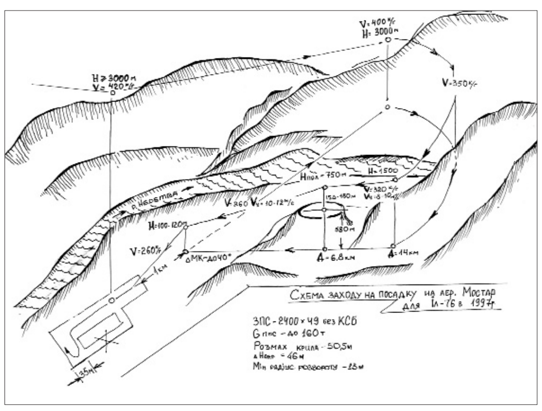
Згадується ще й такий момент. Екіпажі, які літали на ротацію Укрбату, а також із завданнями щодо його забезпечення за ці польоти не отримували ні копійки. Переліт "туди й назад" тривав 12-14 годин, і навіть звичайних коштів на відрядження не передбачалось! Тож даремно хтось заздрив: ні про які заробітки льотчики не думали.

Згодом, після передислокації українських миротворців, деякий час екіпажі військово-транспортної авіації до республік колишньої Югославії не літали. Ротацію та постачання здійснювали літаками Ан-12 на аеродромі Мостар. Це була досить клопітка робота: багато не візьмеш, тож необхідно було виконати декілька рейсів. А це – і ресурс літака, і ПММ, і узгодження прольоту, дипломатичні дозволи. А якщо додати ще й нестійку погоду в горах...



Під крилом – Мостар

Після передислокації українського миротворчого контингенту з Сараєва, у 1997 році, гостро постало питання постачання та ротації Укрбату. Аеродром Мостар, неподалік від якого базувався батальйон, знаходився хоча й на незначній висоті, але у гірській улоговині з дуже складними підходами. Крім того, на аеродромі не було ніякого зв'язку та РТЗ для нашого обладнання літака (крім радіостанції), ЗПС розмірами 2400х49 метрів, ще й без кінцевих смуг безпеки, а також дуже вузькі руліжки. На перших порах використовували Ан-12. Але для ротації батальйону (близько 200 військовослужбовців та 10-15 т вантажу) на Ан-12 необхідно було виконати 5-6 рейсів. Та й погода в горах не відрізняється стабільністю. Через усі ці причини ротація затримувалась на два тижні. А це ж щоденні виїзди особового складу як на аеродром Бориспіль, так і на Мостар. Якщо ж використовувати Іл-76, то усе це – одним рейсом. Проте, враховуючи відомості про аеродром, було неможливо прийняти рішення про політ Іл-76.



Тоді я запропонував створити експертну групу з трьох фахівців: льотчик, спеціаліст аеродромно-технічної служби та фахівець зв'язку і РТЗ. Найближчим рейсом Ан-12 – відправити групу на аеродром Мостар і на місці оцінити обстановку.

На самому летовищі розташовувалися французи, і усі питання зв'язку, метео, заправки, зарулювання, відповідно, вирішували вони. Неподалік дислокувалися українці, іспанці та інші. Тож на аеродромі можна було зустріти екіпажі вертольотів та військово-транспортних літаків Німеччини, Франції, Іспанії. І всі вони не вірили, що тут може сісти Іл-76. До того часу найбільшим літаком, який тут приземлявся, був С-130 "Геркулес" (втричі менший за Іл-76). Іноземні льотчики усі як один: "Сімдесят шостий" не сяде, а якщо сяде – не зможе маневрувати: зарулювати, розвертатись, вирулювати для зльоту. Заклад пропонувався на будь-яких умовах, адже вони були впевнені у своїй правоті. Тепер я шкодую, що відмовився від парі (у нас якось не заведено піддавати сумніву чи закладу такі серйозні питання).

Аеродром ми обійшли вздовж і впоперек. Завдання насправді виявилося дуже складним. Але вдалося з'ясувати головне питання – можливість посадки й руління важкого (до 160 тонн) літака на обмежених ЗПС та РД. Для зарулювання, розвороту і стоянки знайшли один майданчик, і той – настільки обмежених розмірів, що усі маневри на ньому можливі теоретично, а на практиці мало кому доводилося крутитися на такому "п'ятачку" на Іл-76.

Повернувшись до управління бойової підготовки штабу ВПС України, я детально рапортував перед командуванням. Експертні висновки були такими: летіти можна, щоправда, із деякими обмеженнями. Екіпаж повинен мати високий рівень підготовки, досвід посадок на аеродроми з обмеженими підходами, уміння максимально використовувати обладнання літака в умовах відсутності наземних засобів, здатність своєчасно прийняти рішення про посадку чи відхід до запасного аеродрому та багато інших навичок і знань. Виходячи з принципу "перший вирішив – перший і лети", у перший рейс полетів сам, аби потім можна було показувати та казати: "Роби, як я".

Ще перед першим перельотом відпрацювали методичні рекомендації з виконання заходу й посадки на аеродром Мостар. Копії розіслали по всіх на той час ще полках ВТА в Україні для вивчення усім льотним складом. За цією ж методичкою усі екіпажі, визначені для польотів до Югославії, проходили контроль готовності. Після першого ж польоту було внесено незначні зміни та доповнення, і це дало свої результати: за час польотів Іл-76 до Мостара не було жодної передумови до льотної події.

І ось настав день першого вильоту – 25 квітня 1997 року. Певною мірою його можна назвати віхою в історії авіації України. Хвилювання, звичайно, було, ще й яке. Ми розуміли всю міру відповідальності і за довіру, і за прийняття рішення, і за тих майже 200 чоловік, які сиділи у літаку.

Під крилом – Мостар. Радіозв'язок із сильними перешкодами, ледь чуємо дані для посадки, хоч видимість нормальна. Екіпаж зосереджений і небагатослівний. Уважно слідкуємо за орієнтирами, запам'ятовуємо їх та прив'язуємо до своїх розрахунків. І ось – посадка, пробіг, зарулювання. Француз, який має керувати зарулюванням, у повному розпачі: як керувати таким велетнем, у якого навіть розмах крил більший, ніж майданчик, на який потрібно зарулити та розвернутися на 180°... Зупиняємось, випускаю свого техніка, він блискуче виконує це завдання. Вимикаємо двигуни.

За склом кабіни суцільна завіса із сірої пилюки: її підняли, розвертаючись, дуже багато, тим більше, що довелося давати режим майже до номінала, аби розвернутися на такому "п'ятачку". Пилюка осіла, виходимо з літака. Уже під'їхали наші хлопці – посміхаються, аплодують: радіють тому, що полетять додому усі разом, без затримок.

Організовано розвантажуємось, їдемо до французів – подавати флайт-план на зворотний рейс. Вони – теж у захваті: обіймають, беруть автографи, просять сувеніри, пропонують випити... Виявилось, що вони заключили парі між собою. Виграли ті, хто переконував: українці посадять "Іллюшина", посадкова вага якого перевищує 150 тонн – уперше за історію цього аеродрому. Пізніше, після кожного прильоту Іл-76, до літака підходили усі, хто був на аеродромі – льотчики, піхота з різних контингентів. Усі з цікавістю та захопленням роздивлялись літак, просилися в кабіну. Вже після всіх підійшли іспанці – дуже горді, з елітного спецпідрозділу "Саламандра". І вони залишилися дуже задоволені оглядом, а командир, на знак поваги й вдячності, знявши з себе й подарував нагрудний знак та нарукавну емблему підрозділу.

Після цього перельоту і аж до самого завершення місії українських миротворців у Боснії, туди літали наші Іл-76, екіпажам багатьох із яких я давав вивізні польоти й допуск. А першим із них став командир авіаційної бригади особливого призначення полковник Валерій Терновий – прекрасний льотчик та справжній "батя" для підлеглих.

Мостар – це лише один із багатьох епізодів роботи українських авіаторів, коли льотний досвід, точний розрахунок, методика, злітаність та вміння використовувати усі можливості дозволили саме нашим льотчикам виконувати завдання, від яких відмовлялися інші. За це в усьому світі українських льотчиків поважають та цінують, щоправда, не всюди й не завжди їм за це відповідно платять. Але це – вже зовсім інша тема.

Сергій Добровольський,
полковник запасу,
начальник відділу військово-транспортної авіації ГК ВВС України у 1997 р.
Фото і схема автора.



IT – В АРМІЮ

Паперові карти – на ipad



Льотчики авіабази ВПС США Скотт, що в Іллінойсі, провели експеримент, відмовившись від використання в польоті паперових аеронавігаційних карт і інструкцій, повідомляє Airforcetimes. Замість них у політ вони взяли планшети ipad Mini, на які попередньо завантажили всю необхідну інформацію. Експеримент, проведений на борту транспортного літака C-21A, військовій версії пасажирського Learjet 35, визнаний успішним.

За оцінками військових, використання електронного пристрою значно покращило ергономіку, тим самим спростило керування літаком. Ipad можна закріпити в центральній частині штурвала за допомогою “липучки”. Уся інформація в зручному для швидкого сприйняття вигляді виводиться на екран. Крім того, використання ipad може дозволити позбутися маси паперів, які пілоти беруть із собою, а також суттєво скоротити витрати на їхнє регулярне оновлення.

Як відзначає видання, пілоти транспортних літаків беруть на борт до 22 кілограмів паперових карт і польотних інструкцій. Для порівняння, ipad Mini, у пам’яті якого вміщається вся необхідна документація, важить усього близько 300 грамів. Крім того, уся паперова документація на борту літака повинна мінятися кожні два місяці через регулярне оновлення даних. На заміну всього “паперу” на борту одного літака ВПС США щорічно витрачають до 25 тисяч доларів.

За словами майора Джареда Детлоффа, що брав участь в експерименті, в ipad є тільки один істотний недолік – заряду його батареї може не вистачати під час тривалих перельотів, про що із “папером” не доводиться турбуватися.

ПОДАРУНКИ

Китай подарував Сербії 20 санітарних машин

Збройні сили Сербії 6 червня 2013 року одержали партію з 20 нових санітарних машин, переданих країні Китаєм на безоплатній основі. Як повідомляє портал inserbia, угода про передачу машин підписано міністром оборони Сербії Олександром Вучичем у Військовому медичному центрі в Белграді. Вартість отриманих сербськими військовими автомобілів перевищує два мільйони євро.



За словами Вучича, передані збройним силам Сербії санітарні машини укомплектовані відповідно до сучасних стандартів, однак подробиці не розкрив. Крім самих автомобілів сербським військовим були поставлені запчастини для них. На самих машинах встановлені двигуни виробництва італійської компанії Fiat. Це було зроблено для того, щоб санітарні автомобілі можна було ремонтувати й обслуговувати в Сербії.

Протягом останніх декількох років Сербія й Китай активно співробітничають у сфері військової медицини й підготовки фахівців. За словами керівника управління медицини міністерства оборони Сербії бригадного генерала Зорана Поповича, у рамках цієї програми сербські військові медики проходять навчання в Китаї, а китайські – у Сербії.

ПЕРСПЕКТИВА

Російський авіаносець оцінили в 400 мільярдів рублів



Розробка й будівництво перспективного авіаносця для ВМФ Росії може обійтися державному бюджету в 400 мільярдів рублів. Про це повідомляє Центральний військово-морський портал з посиланням на представника Криловського державного наукового центру, розроблювача концепт-проекту перспективного корабля. Вартість безпосередньо авіаносця оцінюється в 80 мільярдів рублів.

Модель морського авіаносного комплексу водотоннажністю близько 80 тисяч тонн була представлена на Міжнародному військово-морському салоні, що проходив у Санкт-Петербурзі. Як відзначає видання, корабель одержить два трампліни й чотири катапульти, а до складу авіагрупи авіаносного корабля увійдуть до 40 багатоцільових бойових літаків: палубний варіант винищувача Т-50 (ПАК ФА) і МіГ-29К/КУБ. Концепт-проектом передбачено установку на авіаносець неатомної енергетичної установки.

За попередніми даними, особливості проекту дозволять кораблю сягати швидкості до 30 вузлів, незважаючи на більші розміри й водотоннажність. Раніше повідомлялося, що проектування нового авіаносця для ВМФ Росії завершиться в 2018 році, на чотири роки пізніше раніше запланованого терміну. У тому ж році планується почати й будівництво корабля.

У діючу програму озброєнь Росії на 2011-2020 роки розробка й будівництво авіаносця не включені, однак очікується, що фінансування цього проекту буде включено в нову програму озброєнь на 2016-2025 роки. Цей документ, як очікується, буде представлений президентові Росії в 2015 році. Наприкінці 2011 року Володимир Висоцький, що командував тоді російським флотом, заявив, що до 2027 року до складу Північного й Тихоокеанського флотів входитиме одна авіаносна ударна група.

МОДЕРНІЗАЦІЯ

Іран оптимізував комплекси С-200

Оборонно-промисловий комплекс Ірану провів оптимізацію зенітних ракетних комплексів С-200 радянського виробництва, зменшивши час їх реакції. Про це заявив бригадний генерал ВПС Ірану Фарзад Есмаелі. За його словами, завдяки покращенням значно скоротився час, необхідний для запуску ракети після виявлення повітряної цілі.

За словами Есмаелі, час реакції комплексів був зменшений до найменшого, можливого для подібних систем. Доопрацьовані С-200 тепер здатні вражати не тільки стратегічні й масові цілі, а й передавати параметри цілей іншим зенітним розрахункам. Комплекси здатні знищувати повітряні цілі на дальності від 200 до 350 кілометрів.

Крім удосконалення ЗРК, Іран, за словами Есмаелі, провів переналаштування усіх радіолокаційних станцій системи ППО, а також почав виробництво власних РЛС, що працюють у різних діапазонах частот. Така модернізація радіолокаційної складової системи ППО, на думку іранських військових, дозволила зробити її менш уразливою для засобів РЕБ.

Наприкінці квітня 2013 року представник іранського військового відомства з досліджень і розробок контр-адмірал Фархад Амірі заявив, що Тегеран має намір в 2014 році прийняти на озброєння новий зенітний ракетний комплекс Bavar-373. Цю систему іранські військові позиціонують як аналог російського С-300, розроблений оборонно-промисловим комплексом країни самостійно.

НЕВДАЧІ

Провал ракети-перехоплювача

Випробування ракети-перехоплювача наземного базування в рамках системи протиракетної оборони (ПРО) США провалилися, повідомляється в прес-релізі міністерства оборони США. Ракета, запущена з бази ВПС США Ванденберг у Каліфорнії, повинна була перехопити балістичну ракету великої дальності, яку випустили з атола Кваджалейн на Маршалових островах у Тихому океані. Однак поставлене завдання не було виконано, йдеться у повідомленні Пентагону. Фахівці, що працюють над проектом, проведуть всебічне розслідування, аби виявити причину збою, який перешкодив успішному перехопленню цілі, підкреслюється в прес-релізі.

З 2008 року жодні випробування американських ракет-перехоплювачів наземного базування не були успішними, відзначає Agence France-Presse. Після двох невдалих спроб в 2010 році тестові запуски тимчасово припинили. Усього на території Аляски й Каліфорнії встановлено 30 ракет-перехоплювачів наземного базування загальною вартістю близько 34 мільярдів доларів. Пентагон прагне відправити на Аляску ще 14 перехоплювачів, що обійдеться в 1 мільярд доларів. Передбачається, що система ПРО захистить США від зростаючої погрози з боку Північної Кореї. Тим часом критики ПРО напевно скористаються невдалими випробуваннями, щоб вказати на непереборні перешкоди технічного характеру під час її створення, додає агентство.

РОЗРОБКИ

Пілоти ПАК ФА зможуть катапультуватися на висоті 23 кілометрів



Науково-виробниче підприємство “Звезда” розробило комплект захисного спорядження для пілотів перспективного винищувача Т-50 (ПАК ФА), яке дозволить льотчикам витримувати перевантаження до 9G тривалістю до 30 секунд і катапультуватися на висоті до 23 тисяч метрів. Про це засобам масової інформації розповів заступник головного конструктора підприємства Микола Дергунов.

Комплект спорядження має у собі протиперевантажувальний костюм ППК-7, що працює на висоті до 12 тисяч метрів, і висотний компенсуючий ВКК-17, що забезпечує нормальну життєдіяльність на висоті польоту до 23 тисяч метрів. Який саме костюм використовувати, льотчик буде вибирати самостійно перед виконанням завдання. Крім того, у комплект включено систему компенсації тиску в легенях. Костюми виконані з термостійкої тканини.

Висотний компенсуючий костюм виконаний з більш щільної тканини й має спеціальний утеплювач. Він дозволяє пілотові вижити при розгерметизації кабіни на великій висоті польоту або під час катапультування. Цей костюм також оснащений вентильованим жилетом, що дозволяє уникнути перегріву.

Обидва костюми під’єднуються до автомату тиску АД-17. Ця система при перевантаженнях накачує повітрям спеціальні ємності в костюмах, забезпечуючи рівномірне здавлювання тіла (це запобігає відтоку крові від голови й втрату свідомості). Крім того, вона під тиском подає кисень у дихальну маску пілота, надуваючи легені зсередини й не даючи їм злипнутися в умовах зниженого тиску й перевантажень. Тиск дихальної суміші в масці може досягати шести-семи атмосфер.

Бортовий комп’ютер, що керує усією системою, здатний передбачати перевантаження, завдяки чому практично відсутнє запізнення реакції системи компенсації тиску. Усі системи вже змонтовані на останні три льотні зразки Т-50, що проходять випробування.

ПОЗИЦІЯ

Микола Азаров:

"Бразилії слід прискорити фінансування проекту "Циклон-4" на космодромі Алкантара"

– Реально успішним проектом нашої співпраці є проект "Циклон-4 Алкантара". Успішна реалізація цього проекту сприятиме підвищенню авторитету як вашої, так і нашої країни, – заявив прем'єр-міністр України Микола Азаров під час зустрічі з головою бразильського МЗС Антоніу Патріота.

За словами Азарова, незважаючи на непросту економічну обстановку, уряд України прийняв рішення залучити кредитні ресурси для реалізації спільного проекту.

– Ми сподіваємося, що і бразильська сторона використовує всі можливості для продовження фінансування своєї частини проекту, – сказав прем'єр.

Азаров також зазначив, що Бразилія є головним стратегічним і торговим партнером України в Латинській Америці, а економічні відносини між двома країнами "розвиваються непогано". При цьому, як додав Глава уряду, в зовнішньоторговельних зв'язках є проблеми.

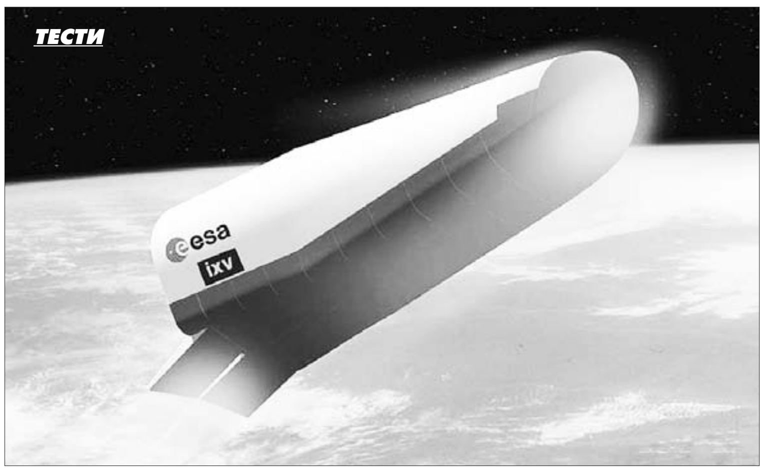
– Україна вважає безпідставним проведення двох антидемпінгових розслідувань з бразильської сторони щодо українських виробників прокату і автомобільних шин, – сказав Азаров.

На його думку, активізації двосторонніх відносин сприятиме проведення шостого засідання міжурядової українсько-бразильської комісії.

– Надзвичайно важливо провести шосте засідання Міжурядової українсько-бразильської комісії, і ми готові визначити дату такого засідання, – зазначив Азаров.



ТЕСТИ



Європейський міні-шатл скинули в океан

Минулого тижня відбулися успішні випробування перспективного європейського космічного човника – апарату Intermediate eXperimental Vehicle (IXV). Фахівці Європейського космічного агентства успішно провели скидання повномасштабного прототипу IXV з борту вертольота. Апарат скинули з висоти 3000 м, що дозволило досягти швидкості, необхідної для надійного розкриття парашута, який уповільнює політ IXV до швидкості нижче за 7 м/с.

Випробування пройшли успішно, і тепер розробники впевнені, що IXV можна буде відновити і успішно використовувати для повторних запусків у космос. У наступному році IXV вже відправиться у перший суборбітальний політ на борту ракети-носія Vega. У ході цього 2-годинного польоту імітуватиметься вхід в атмосферу з низької навколоземної орбіти, гальмування з гіпер– і надзвукових швидкостей для плавної посадки. IXV відокремиться від ракети Vega на висоті 320 км, підніметься на висоту до 430 км, а потім почне вхід в атмосферу.

IXV є невеликим космічним човником, який зможе досягати висоти 450 км (у межах цієї висоти літає МКС). Злітна вага IXV становить близько 1900 кг, довжина 5 м, висота 1,5 м. Після виконання орбітальної місії, наприклад виведення супутника, IXV буде повертатися в атмосферу, причому на висоті 120 км його швидкість сягатиме 7700 м/с. У ході атмосферного польоту за допомогою аеродинамічних поверхонь швидкість буде знижена до 2 М, а потім за допомогою гальмівного парашута апарат сповільниться до безпечних 7 м/с і здійснить м'яку посадку на спеціальні надувні подушки. За цей час IXV зможе пролетіти відстань до 7500 км.

ВЕРСІЇ

Комісія, що виявляє причини падіння "Протона-М", назвала три ймовірні версії аварії

Комісія Роскосмосу, що розслідує причини аварії ракети-носія "Протон-М" з трьома супутниками "Глонасс-М" на борту, підвела перші підсумки роботи. На даному етапі фахівці не можуть відповісти на питання про те, неполадка в якій із систем призвела до НП. Однак є три основні версії.

Остаточні висновки комісія розраховує зробити протягом місяця.

"Там кілька версій, поки жодну не виключаємо, – сказав журналістам глава Роскосмосу Володимир Поповкін, – Це стартове обладнання, це система управління ракетоносія і силова установка".



Єдине, що на даний момент відомо точно, це те,що аварія сталася після того, як ракета пішла зі старту раніше встановленого часу. За словами Поповкіна, відрив стався раніше встановленого часу на 0,4 секунди.



Враховуючи передчасність запуску, ракета могла недобрати при старті 15-20% потужності.

Втім, офіційно Роскосмос це припущення поки не коментує. Поповкін підкреслив, що жодній з ніякій версій не віддається перевага. Одна з груп розглядає комплекс цих факторів і те, як вони могли стати причиною аварії.

"Терміни важко ставити, але протягом липня, думаю, це все буде завершено", – додав глава Роскосмосу.



ВИПРОБУВАННЯ

Ракета SpaceX Grasshopper "підстрибнула" на 325 метрів

У ході випробувань, проведених 14 червня, ракета SpaceX Grasshopper піднялася на висоту 325 метрів, а потім зробила м'яку вертикальну посадку на те ж місце, з якого злетіла. Найважливіший етап випробувань – саме посадка. Крім Grasshopper, всі інші космічні апарати, що повертаються на Землю, здійснюють спуск на парашутах або шляхом планування.

Grasshopper – це суборбітальна багаторазова транспортна система, побудована з метою розробки та тестування технологій, необхідних SpaceX для створення багаторазових ракетних систем. Про створення Grasshopper було оголошено в 2011 році, перші випробування зльоту і посадки на малій висоті і швидкості почалися роком пізніше. З кожним наступним тестовим польотом висота підйому ракети збільшується. Grasshopper в даний час тестується компанією SpaceX з метою розвитку багаторазових ракет Falcon 9 і Falcon Heavy, яким буде потрібно вертикальна посадка першого ступеня з напівпорожніми баками і двигунами.

Майбутнє космонавтики все більше переходить в руки приватних компаній. З такою розробкою SpaceX, можливо, стане самою знаковою компанією першої половини XXI століття.

СПІВРОБІТНИЦТВО

Казахстан і Великобританія зміцнюють стратегічне партнерство у космічній сфері

У рамках першого офіційного візиту Прем'єр-Міністра Великобританії Девіда Кемерона в Казахстан було укладено низку угод, серед яких домовленості щодо співпраці в космічній сфері, повідомляє "Казінформ".

Англійська компанія "Surrey Satellite Technology Ltd (SSTL)" та ТОО "Галам", яке є дочірнім підприємством АТ "НК "Казахстан Гариш Сапари", підписали контракт щодо спільної розробки космічної системи науково-технологічного призначення (STSAT).

Документ своїми підписами скріпили виконавчий голова SSTL Мартін Світінг і генеральний директор ТОО "Галам" Аманжол Джаймурзін.

Як зазначено в прес-релізі SSTL, відповідно контракту, англійські фахівці та ТОО "Галам" розроблятимуть космічну систему науково-технологічного призначення на основі платформи "SSTL-50KZ", включаючи корисне навантаження SSTL, новий бортовий комп'ютер.

Примітно, що STSAT працюватиме у складі перспективного угруповання EarthMapper.

"Нова казахстанська космічна система науково-технологічного призначення (КС НТН) призначена для відпрацювання технологій проектування, складання та випробувань космічних апаратів, проведення наукових досліджень, отримання льотної історії для приладів власної розробки. У її складі будуть сам науково-технологічний супутник, а також наземний комплекс управління", – розповів агентству "Казінформ" глава Казкосмоса Талгат Мусабаєв.

"Ми раді, що були вибрані для роботи з цієї спільної місії. Інновації у сфері комічного бізнесу надзвичайно важливі, і ми впевнені, що наша співпраця з надійними партнерами в галузі космічних наук і технологій приведе до успіху", – зазначив виконавчий голова SSTL Мартін Світінг після підписання контракту.

Керівник SSTL також розповів, що на заводах SSTL в даний час створюється перший казахстанський супутник дистанційного зондування Землі РК середньої роздільної здатності на підставі домовленостей між АТ "НК "Казахстан Гариш Сапари" (Казахстан) і EADS Astrium (Франція).

Президент АТ "НК "Казахстан Гариш Сапари" Габдуллатіф Мурзакулов вважає, що одним з головних результатів реалізації даного проекту буде значне підвищення казахстанської складової під час створення подальших космічних систем.

За інформацією генерального директора ТОВ "Галам" Аманжолов Джаймурзіна, в рамках контракту буде задіяна інтегрована команда до 30 осіб, у тому числі 16 казахстанських фахівців, які забезпечать 60% робіт. Остаточне складання та випробування відбудуться в складально-випробувальному комплексі космічних апаратів в Астані в період 2015-2016 років.

Коментуючи підсумки підписання угод, Президент РК Нурсултан Назарбаєв зазначив, що вітає підписання контракту британської компанії SSTL с компанією "Казахстан Гариш Сапари" щодо створення нового супутника і передачу космічних технологій нашій країні.

“Гончая” – надёжность, умноженная на неприхотливость



“Гончая” – именно так по классификации НАТО был назван первый советский реактивный фронтовой бомбардировщик, носитель тактического ядерного оружия самолёт Ил-28, который совершил свой первый полёт 65 лет назад, 8 июля 1948 года. В середине пятидесятых годов он был основной ударной силой фронтовой авиации СССР и стран Варшавского договора, отличаясь при этом выдающейся надежностью и неприхотливостью в эксплуатации. Самолёт Ил-28 находился в строю четверть века в более чем двадцати странах мира и за это время участвовал во множестве локальных конфликтах.

За годы войны и первые послевоенные годы советская авиация совершила небывалый скачок в своём развитии. Время шло и требовало всё новых и качественно иных конструкторских решений. Появилась необходимость и в новом фронтовом бомбардировщике – реактивном, который бы пришёл на смену поршневому Ту-4. Уже в 1947 году началась жёсткая конкуренция в этом вопросе между двумя ведущими в этой отрасли авиастроения ОКБ – Туполева и Ильюшина. От первого из них в испытаниях участвовали трёхдвигательные Ту-73 и Ту-78, которые оснащались многочисленным оборонительным вооружением аналогично поршневому Ту-2. По сравнению с Ил-28 у этих бомбардировщиков больше были и экипаж, и масса и габариты при аналогичной боевой нагрузке. Впоследствии конструкторским бюро Туполева был представлен Ту-14 – двухдвигательный бомбардировщик с экипажем из 3 человек и одной кормовой пушечной установкой. Ту-14 обладал несколько большей дальностью полёта, но был значительно более сложный в производстве и эксплуатации.

В то же время в ОКБ Ильюшина создавался самолёт Ил-28, который в ходе испытаний и победил. В июне 1948 года вышло Постановление Правительства о создании фронтового бомбардировщика с турбореактивными двигателями в ОКБ-240. А уже 8 июля того же года состоялся первый полёт машины с английскими двигателями “Нин” фирмы “Ролс-Ройс”. Позднее эти приобретённые Советским Союзом по лицензии двигатели были существенно доработаны. Турбореактивный двигатель РД-45, установленный на прототип Ил-28, представлял из себя лицензионную копию британского Rolls-Royce Nene, лицензия на который была приобретена в 1946 году. Советская копия, получившая обозначение РД-45, после доработки конструкции выпускалась серийно под обозначением ВК-1. После модернизации тягу двигателя удалось увеличить на 30%. За создание двигателя ВК-1 в 1949 году В.Я.Климову, С.П.Изотову и Н.Г.Костюку была присуждена Сталинская премия 1-й степени. На большинство Ил-28 устанавливался доработанный двигатель ВК-1А, который отличался увеличенным до 150 часов ресурсом, а с 6-й серии – до 200 часов.

Государственные испытания самолёта Ил-28, за создание которого впоследствии С.В.Ильюшину и группе конструкторов ОКБ также была присуждена Сталинская премия, начались в феврале 1949 года, уже с отечественными двигателями ВК-1 (РД-45Ф). Во время испытаний в НИИ ВВС было выполнено 84 полёта с общей продолжительностью 75 часов. По результатам испытаний было записано 80 конструктивных дефектов, на устранение которых ушло около четырёх месяцев.

В середине мая 1949 года вопрос принятия на вооружение первого реактивного фронтового бомбардировщика обсуждался на специальном заседании у И.В.Сталина. После детального рассмотрения представленных данных Сталин выслушал точки зрения военных и принял на вооружение Ил-28. Одновременно было принято решение про увеличение скорости полета Ил-28 до 900 км/ч за счет установки более мощных двигателей ВК-1 со взлетной тягой по 2700 кгс.

А 8 августа 1949 года доработанный самолёт с новыми двигателями ВК-1 вновь вышел на испытания, по результатам которых было рекомендовано принять машину на вооружение и начать серийную постройку.

Публичный показ нового самолёта состоялся в День Победы. 9 мая 1950 года полк Ил-28 пролетел над Красной Площадью.

Производство нового реактивного фронтового бомбардировщика было организовано на заводах № 30 в Москве, № 166 в Омске и № 64 в Воронеже, а позднее – ещё на двух авиазаводах – № 1 и № 18.

Вслед за прототипом не заставили себя ждать и модификации самолёта. В 1950 году был построен первый экземпляр учебного самолёта Ил-28У. В 1951 году вышел на испытания торпедоносец Ил-28Т. В 1954 году поступил на вооружение разведчик Ил-28Р. Всего было выпущено порядка 6000 экземпляров.

Ил-28А был создан, как бомбардировщик-носитель тактической ядерной бомбы РДС-4 мощностью 28 кт. Ил-28Т – торпедоносец. В связи со снятием типа с вооружения модификация доведена не была и на вооружение не принималась. Ил-28ПЛ – противолодочный самолёт. Ил-28Р – фронтовой разведчик. Ил-28РЭБ – самолёт радиоэлектронной борьбы. Ил-28РТР – самолёт радиотехнической разведки. Ил-28Ш – опытный штурмовик. Ил-28С – опытный, с двигателями ВК-5 и стреловидным крылом. Ил-28ЛЛ – летающая лаборатория для доводки РЛС “Сокол”. Ил-28ЗА – зондировщик атмосферы. Ил-28М – радиоуправляемый беспилотный самолёт-мишень, который использовался на полигонах для тренировки ракетчиков ПВО. В буксировщике мишеней Ил-28 была демонтирована кормовая стрелковая установка, а вместо неё установлена тросовая лебёдка с выпускаемым конусом-мишенью на 2800 метров. Вместо бомб он возил сбрасываемые свободнопадающие мишени. Ил-28П стал конверсионным вариантом – почтовым самолётом, который, кстати сказать, широко использовался для переучивания (перехода) на реактивную технику в ГВФ. Был создан также Ил-28 на гусеничном шасси – экспериментальный самолёт для исследования расширения эксплуатационных возможностей.

Все самолёты окрашивались “серебрянкой”, а поставляемые на экспорт – в различные виды камуфляжа. Приборные доски чёрного цвета, ниши шасси и грузоотсек красились в серый цвет или просто не красились (только грунтовка светло-зелёного “травяного” цвета).



Бомбовое вооружение Ил-28 включало 12 бомб ФАБ-100 или 8 ФАБ-250М46 или две ФАБ-500М46 или одну ФАБ-1500М46 (ФАБ-3000М46), в грузоотсеке. На торпедоносец Ил-28Т можно было подвесить одну реактивную торпеду РАТ-52 в грузоотсек или мины – АМД-500, АМД-1000, “Лира”, “Десна” и др. В дальнейшем применялась внешняя подвеска для двух торпед. Для торпедометания использовался прицел ПТН-45, для установки которого пришлось изменить остекление кабины штурмана. Стрелковое вооружение включало две неподвижные пушки НР-23 в носовой части фюзеляжа (на торпедоносцах и разведчиках стояла одна носовая пушка) и две пушки в кормовой дистанционной установке Ил-К6 (Ил-К8) с гидравлическим приводом. На стоянке из-за отсутствия давления стволы пушек в корме самопроизвольно опускались вниз.

Новый самолёт оказался не только технически надёжным, но и приятным в управлении, и при этом достаточно манёвренным и прощающим “хулиганство”. Помимо эксплуатации в ВВС ВС СССР, самолёт поставлялся в Китай, где в дальнейшем был освоено его производство на авиазаводе в Харбине. Китайская копия получила обозначение Н-5 (шесть китайских машин купила Румыния). В Финляндии летали 4 самолёта Ил-28 буксировщиков мишеней. В 1955 году 30 самолётов получил Египет. Также машина эксплуатировалась в Алжире, Болгарии, Чехословакии, ГДР, Вьетнаме, Северной Корее, Йемене, Марокко, Кубе, Сомали, Сирии, Нигерии, Индонезии. В Афганистане вполне успешно воевали афганские экипажи 335-го смешанного авиаполка, и самолёт проявил себя достаточно хорошо в условиях гористой местности.

В Китае кроме поставленных Советским Союзом машин также производились самолёты Н-5 (нелицензионная копия Ил-28), Н-5А (бомбардировщик модифицированный для применения ядерного оружия), HD-5 (самолёт радиоэлектронной борьбы), HZ-5 (фронтовой разведчик), HJ-5 (нелицензионная копия Ил-28У) и В-5 – экспортное обозначение Н-5.

В самом Советском Союзе Ил-28 довольно быстро, уже к концу 1950-х годов начал сниматься с эксплуатации и заменяться на Як-28, а в ряде полков – Ту-16. Значительное число ещё совершенно новых машин было экстренно списано и варварски утилизировано в самые кратчайшие сроки – раздавлено тракторами и бульдозерами прямо на стоянках, что вызывало обиды, непонимание и просто резко негативную реакцию среди личного состава авиаполков (во время так называемой “Хрущёвской оттепели”, когда вооруженные силы были сокращены на 1,2 млн. человек). Некоторая часть самолётов была передана в лётные училища в качестве учебных машин и получила самые лестные отзывы. Лишь очень небольшая часть парка была переоборудована в буксировщики мишеней и прослужила до начала 1980-х годов. Также часть самолётов была переоборудована в радиоуправляемые летающие мишени Ил-28М, которые использовались при практических стрельбах ракетчиков ПВО.

К несомненным преимуществам самолёта Ил-28 относится то, что он стал первым советским фронтовым бомбардировщиком, оснащенным полуавтоматической противообледенительной системой. 9 марта 1953 года он оказался единственным самолётом в ВВС СССР, который, в условиях облачности со снегом и дождём, смог пролететь на малой высоте над Красной Площадью, отдавая последние воинские почести И.В.Сталину.

Благодаря простой и технологичной конструкции Ил-28 советская промышленность смогла производить более 100 таких реактивный бомбардировщиков в месяц. Это позволило быстро перевооружить бомбардировочную и минно-торпедную авиацию ВВС и ВМФ СССР с поршневых Ту-2.

Подготовил Алексей Тригуб.

ДЕНЬ КАЛЕНДАРЯ

15 – 21 липня

15 липня 1933 р. *було розпочато перший навколосвітній одиночний чоловічий переліт. Віллі Пост на літаку Локхід “Вега”, злетівши з аеродрому Флойд Беннетт-Філд в Нью-Йорку, пролетів відстань в 25 099 км за 7 діб 18 годин 49 хвилин.*

15 липня 1959 р. *народився начальник фінансово-економічного управління Командування ПС ЗС України О.М.Бондар.*



15 липня 1959 р. *народився начальник авіації Державної прикордонної служби України генерал-майор М.В. Тепан.*

15 липня 1963 р. *прийняті на озброєння БР Р-12Н, Р-14У, Р-16Н шахтного базування ОКБ М.К.Янгеля.*

15 липня 1964 р. *народився начальник служби пожежної безпеки Командування ПС ЗС України В.Г.Гомон.*

15 липня 1968 р. *відкриття регулярних рейсів на літаку Іл-62 з Москви до Нью-Йорка.*



16 липня 1955 р. *народився перший начальник штабу, перший заступник Командувача ПС ЗС України (2005-2008) С.Б.Клімов.*

16 липня 1948 р. *відбувся політ першого турбогвинтового пасажирського літака Віккерс “Вайкаунт” (Великобританія).*



17 липня 1913 р. *народився льотчик-винищувач Герой Радянського Союзу П.С.Бітюцький.*

17 липня 1916 р. *вперше морські літаки з авіатранспорту “Орлиця” перемогли в бою з німецькими літаками. День народження морської авіації.*



17 липня 1928 р. *народився заслужений випробувач РКТ, директор Київського музею космонавтики (до 2005 р.), керівник Комітету історії космонавтики аерокосмічного товариства України (до 2005 р.) В.І.Катаєв.*

17 липня 1944 р. *день заснування Головної астрономічної обсерваторії НАН України.*

17 липня 1972 р. *народився начальник Кадрового центру ПС ЗС України полковник В.А. Бурдейний.*

18 липня 1913 р. *відбувся перший в Росії військово-повітряний парад (Красне Село).*

18 липня 1958 р. *відбувся перший політ експериментального літака, спільно сконструйованого КБ П.О.Сухого та В.С.Ільюшина, Т-5.*



18 липня 1969 р. *народився льотчик-випробувач АНТК ім. О.К.Антонова Є.О.Галуненко.*

ДЕНЬ КАЛЕНДАРЯ

15 – 21 липня

18 липня 1981 р. *здійснено останній повітряний таран. В.О.Куляпін на винищувачі Су-15 збив літак-порушник ДС-6, пілот залишився живий.*

18 липня 1996 р. *вперше ВПС ЗС України взяли участь в Королівському міжнародному авіашоу "International air Tattoo-96" (Великобританія).*

19 липня 1909 р. *народився військовий льотчик, двічі Герой Радянського Союзу С.І.Грицевець.*

19 липня 1939 р. *народився Командувач 43-ї РА (1987-1991) В.В.Кирилін.*



19 липня 1962 р. *народився головний штурман – начальник штурманського управління авіації Командування ПС ЗС України С.В.Кушнір.*

19 липня 1978 р. *відбувся перший вихід на геосинхронну орбіту – супутник "Грань" (СРСР).*

19 липня 1988 р. *було запущено вантажний транспортний корабель "Прогрес-37".*



19 липня 1997 р. *відбувся перший виступ пілотажної групи ВПС ЗС України "Українські соколи" на Королівському міжнародному авіашоу "International air Tattoo-97" (Великобританія).*

19 липня 1999 р. *затверджено Положення про об'єднану цивільно-військову систему організації повітряного сполучення України.*

20 липня 1873 р. *народився піонер авіації і повітроплавання А.Сантос-Дюмон.*

20 липня 1898 р. *народився конструктор порохових ракет Г.Е.Лангемак.*

20 липня 1948 р. *народився заступник Директора Департаменту кадрової політики МОУ (2004-2011) В.В. Мазур.*



20 липня 1978 р. *завершено військові випробування комплексу перехоплення Су-15-98М.*

20 липня 1983 р. *на літаку "101" (Ту-144Д СРСР-77114) екіпажем С.Т.Агапова встановлено рекорд швидкості і висоти польоту по замкнутому маршруту 2000 км (швидкість 2012,2 км/год, висота 18200 м з вантажем 30000 кг).*

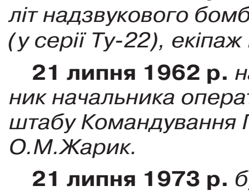
21 липня 1945 р. *народився перший начальник штабу ВПС ЗС України (1992-1995), Ю.М.Петров.*

21 липня 1958 р. *відбувся перший політ надзвукового бомбардувальника "105" (у серії Ту-22), екіпаж Ю.Т.Алашеєва.*

21 липня 1962 р. *народився заступник начальника оперативного управління штабу Командування ПС ЗС України О.М.Жарик.*

21 липня 1973 р. *була запущена автоматична міжпланетна станція "Марс-4". На орбіту її вивів ракетоносій "Протон".*

21 липня 1998 р. *на "International air Tattoo-98" (авіабаза Фейрфорд, Великобританія) О.С.Ванєєв на літаку Ан-72 завоював перше місце в класі транспортних літаків, отримавши "Гран-прі". Очолював українську делегацію генерал-майор В.О. Алєксєєв.*



21 липня 1998 р. *на Королівському міжнародному авіашоу в Англії, присвяченому 80-річчю Королівських ВПС, екіпаж літака Ту-22М3 (командир – підполковник М.В.Меньшиков) зайняв перше місце за наземний показ літака і кращу посадку.*

Огненное небо 1941 года над Черным морем

Продовження. Початок в №21.

19 августа директивой Ставки ВГК был создан Одесский оборонительный район (ООР) с непосредственным подчинением его Военному совету Черноморского флота. В состав ООР были включены все части Одесской военно-морской базы и приданные ей корабли. Командующий оборонительным районом был назначен командир базы контр-адмирал Г.Жуков. Комбриг В.Катров стал заместителем командующего ООР по военно-воздушным силам. Командующий Приморской армией генерал-лейтенант Г.П.Сафонов стал одновременно заместителем командующего ООР по сухопутным войскам. Командиром Одесской военно-морской базы стал контр-адмирал И.Кулешов.

К прикрытию Одессы с воздуха были привлечены все средства противовоздушной обороны Приморской армии и Одесской военно-морской базы. Для обороны города Черноморский флот выделил авиагруппу в составе 40 истребителей и штурмовиков (командир капитан Ф.И.Демченко). Она была оперативно подчинена командиру 69-го истребительного авиаполка ВВС Приморской армии майору Л.Шестакову. Боевая деятельность авиации Черноморского флота характеризовалась большой интенсивностью. Нередко летчикам приходилось по пять-семь раз в сутки вылетать на боевые задания. Они вели оперативную разведку, наносили удары по боевым порядкам войск противника и по его аэродромам, прикрывали свои войска и корабли от налетов вражеской авиации. Летчики флота сражались с врагом мужественно и стойко.

Количественный состав авиации в Одессе с образованием Одесского оборонительного района не увеличился, а вскоре даже уменьшился, так как из Одессы пришлось перебазировать лодочную авиацию (7-ю и 82-ю авиаэскадрильи) в Геленджик, а 70-ю бомбардировочную в Крым. Осажденная Одесса нуждалась в помощи авиации. Обстановка на приморском направлении с каждым днем осложнялась, и командование флота стало переключать значительные силы авиации для действий на сухопутном фронте.

22 августа в Одессу была перебазирована 1-я истребительная авиаэскадрилья (самолеты И-16) 8 иап под командованием капитана Ф.И.Демченко, 46-я отдельная авиаэскадрилья штурмовиков (самолеты Ил-2, вооруженные реактивными снарядами) под командованием лейтенанта Н.П.Кутейникова. Позднее, осенью, сюда была доставлена часть самолетов типа Як-1 и И-15 из состава 94-й отдельной истребительной авиаэскадрильи. Кроме того, командование флота прияло решение широко использовать для действий по войскам противника в районе Одессы и по его тылам бомбардировочную и минно-торпедную авиацию с аэродромов Крыма, а также авиацию, базирующуюся на аэродромы Красная Знаменка в районе Бехтер.

Немногочисленная авиация оборонительного района не только осуществляла прикрытие с воздуха города, порта и находящихся в нем кораблей, но и носила штурмовые удары по переднему краю обороны противника. Ввиду небольшого количества штурмовиков Ил-2, вооруженных реактивными снарядами, в ходе боев за Одессу для штурмовки широко привлекались истребители, которые стали успешно использовать как реактивные снаряды, так и бомбы.

26 августа успешно произвели штурмовку переднего края противника в районе Вакаржан летчики 8 иап Владимир Мирончук, Андрей Жалковский, Григорий Левченко, Иван Беришвили во главе с заместителем командира эскадрильи капитаном В.Вальцефером… На другой день рано утром над Одессой внезапно из-за облаков появилась вражеская авиация. Навстречу врагу поднялись младшие лейтенанты Иван Беришвили и Владимир Марончук. Они мгновенно врезались в строй вражеских машин, и Беришвили метким огнем "завалил" вражеский самолет. Подоспевшее на помощь звено старшего лейтенанта Ильи Скачкова уничтожило еще два фашистских самолета. Остальные вражеские машины развернулись и не приняли боя.



Во второй половине августа противник захватил Николаев и Херсон. Одесса оказалась в тылу врага. 20 августа вражеские войска, значительно пополнив свои силы, возобновили штурм Одессы. Противнику удалось подойти 25 августа лишь к окраине города в Восточном секторе. Однако под ударами советских войск, авиации и мощного огня корабельной и береговой артиллерии он понес большие потери в живой силе и технике и вынужден был временно прекратить наступление, чтобы подтянуть новые дивизии.

24 августа фашистские войска при поддержке многочисленной авиации возобновили наступление на всех участках фронта, а с 25 августа противник начал обстреливать город, порт и находящиеся в нем корабли.

Несмотря на то, что враг подошел к Одессе, боевая деятельность летчиков 69-го полка Л.Шестакова и авиагруппы Ф.Демченко отличалась высокой активностью. К нанесению ударов по аэродромам и скоплениям войск противника под Одессой широко привлекалась также бомбардировочная и штурмовая авиация флота, базировавшаяся на Крымских аэродромах. С 20 августа до конца обороны Одессы (16 октября 1941 г.) только бомбардировщики совершили 1647 самолетовылетов. В смелых налетах на врага особенно отличились летчики под командованием капитана И.Морковкина, майора Н.Токарева, капитана А.Кондрашина, капитана А.Цурцумия и другие. В одесском небе повторил подвиг капитана Гастелло летчик 5-й авиаэскадрильи 2-го авиаполка лейтенант П.Скатов. Звено ДБ-3 под его командованием нанесло мощный бомбовый удар по боевым порядкам противника в районе станции Выгода. Во время бомбардировки самолет командира был подбит… Экипаж направил горящую машину на позиции противника. Вместе с П.Скатовым геройски погибли штурман лейтенант Л.Катурга, стрелок-радист сержант А.Розанов и воздушный стрелок сержант И.Горба…

В сентябре с помощью жителей Одессы в течение с десяти дней был построен аэродром, с которого взлетали на боевые задания истребители и штурмовики. В ходе боев за Одессу для штурмовки широко привлекались истребители. В этих боях начинали будущие ассы.

Стремясь выходом к северной части Одесского залива прервать единственную морскую коммуникацию, связывающую город с внешним миром, противник 28 августа прорвался в район Лузановки. Для ликвидации прорыва была привлечена береговая артиллерия, артиллерия почти всех имевшихся в Одессе кораблей, а также штурмовая и истребительная авиация. В артиллерийской поддержке войск Одесского оборонительного района ежедневно участвовало шесть-восемь кораблей. 31 августа в артиллерийской поддержке войск приняли участие крейсер "Червона Украина", лидер "Ташкент", эсминцы "Фрунзе", "Незаможник", "Дзержинский" и канонерские лодки "Красная Грузия" и "Красная Армения". В тот же день 12 боевых машин 8-го иап во главе с капитаном Ф.Демченко произвели штурмовку большой автоколонны противника на дороге Ивановка – Александровка и разгромили ее. В завязавшемся воздушном бою капитан Ф.Демченко и его заместитель капитан В.Вальцефер сбили по самолету врага, а младший лейтенант И.Беришвили в критический момент использовал оружие смелых – таран. Он таранил вражеский истребитель, атаковавший самолет командира группы капитана Ф.Демченко. Жизнь командира была спасена, но сам Беришвили погиб. За этот подвиг отважный летчик посмертно награжден орденом Отечественной войны I степени.

При поддержке огня кораблей, береговой и полевой артиллерии, а также авиации войска Восточного сектора 31 августа смогли ликвидировать прорыв и отбросить противника из района Лузановки.

3 сентября противник продолжал наступать. Создалась непосредственная угроза городу. О тяжелом положении под Одессой командование оборонительного района доложило Военному совету флота и Ставке. Оградить город и порт от огня вражеской артиллерии можно только переходом войск в наступление с целью отбросить врага на такое расстояние, которое не позволило бы ему вести огонь по городу. Однако сил для выполнения такой задачи в Одессе не было. На заседании Военного совета оборонительного района командующий Черноморским флотом вице-адмирал Ф.Октябрьский заверил, что будет просить Ставку направить в Одессу стрелковую дивизию…

Бои не утихали. Защитники Одессы несли большие потери, но стояли насмерть.

К 12 сентября иссякли резервы, а враг наседал. Противник стремился усилить мощь бомбовых ударов по Одесскому порту и находившимся в нем кораблям. Вражеские бомбардировщики ежедневно пытались прорваться к городу. Преграждая им путь, смело вступали в бой истребители армейского полка и Черноморской авиагруппы. В одном только воздушном бою в районе станции Выгода летчики старшие лейтенанты Н.Томашевский, Г.В.Москаленко, лейтенант М.Дмитрусенко, старшие лейтенанты Д.Мягков и С.Е.Войтенко сбили пять вражеских машин и несколько подбили. Забегая вперед, отметим, что в этих боях начинали будущие асы. Так лейтенант Москаленко Георгий Васильевич 1918 г.р. воевал в 8 иап/6 ГИАП ЧФ с июня 1941 до конца войны, совершил 519 боевых вылетов, провел 130 воздушных боев на самолетах И-153, Як-1, Як-9,Як-3. Всего сбитых самолетов 8 (5+3), Герой Советского Союза (14.06.42), а старший лейтенант Войтенко Стефан Ефимович, совершил 300 боевых вылетов, сбил 12 (10+2) вражеских самолетов, Герой Советского Союза (05.11.1944).

Далі буде.

Ігор Чичкань. Людмила Кошелєва.
Матеріал до друку підготував Володимир Алєксєєв.

Воздушные силы армии Словацкой Республики

Продовження. Початок в №27.

В другом подразделении потеряли пятерых военнослужащих унтер-офицерского состава, которые угнали одну Авиа Б-71 (чешская копия знаменитого СБ) в Турцию, а затем в Египет. Там они попали в одну из частей Чешских Воздушных Сил. Мало того, при отступлении словаки потеряли несколько “мессеров” из-за недостатка топлива.

Очередное “пришествие” ВВС Словакии на Восток было связано с несением службы на оккупированной советской территории. На севере Украины была сформирована Оккупационная дивизия, основной задачей которой была борьба с партизанами. На их авиационное прикрытие была направлена смешанная авиачасть ВВС Словакии “Скупина Вздушных Збрани”, состоящая из 6 разведчиков и 12 истребителей Авиа В-534.

“Скупина” прибыла на житомирский аэродром в конце июля 1942 года и находились там до 25 октября 1943 года. За это время изношенные самолеты выполнили несколько сот боевых вылетов на поиск и уничтожение партизанских отрядов. Правда к тому времени и ПВО партизан было значительно усилено и несколько самолетов и летчиков было потеряно.

В 1944 году основное внимание словаков было приковано к защите собственного воздушного пространства от налетов союзной авиации. В результате несколько “Летающих крепостей” было сбито, однако потери личного состава были весьма высокими.

А 31 августа 1944 года началось Словацкое народное восстание. В восстании активное участие приняла “Комбинована лётка”, в состав которой входило 57 самолетов различных типов. С 30 августа по 10 октября ее пилоты выполнили 350 боевых вылетов, без собственных потерь, при этом сбили 6 немецких самолетов и уничтожили около 130 целей на земле. Когда стало ясно, что восстание разгромлено, находившиеся в летном состоянии самолеты были перегнаны на контролируемую советскими войсками территорию. Оставшаяся матчасть попала в руки немцев. Авиация Словакии прекратила свое существование, что было оформлено соответствующей директивой.

Всего, по словацким данным, с марта 1939 года по июнь 1944 пилоты сбили примерно 215 венгерских, польских, советских, американских самолетов. Собственные потери составили 67 машин (22 В-534, 13 С-328, 32 Ме-109) и 157 человек.

Словацкие ВВС просуществовали чуть более пяти лет – пяти лет постоянной головной боли немецкой военной миссии в Братиславе, контролировавшей действия этой маленькой воздушной армии.

Новый этап истории словацких ВВС был связан с получением независимости этой страной и распадом ЧССР. Впервые опознавательные знаки ВВС Словакии вновь появились на самолетах 18 марта 1993 года: это были Л-39 “Альбатрос”, Л-410 и Ан-24, ранее принадлежавшие ВВС ЧССР. Вообще раздел страны произошел относительно безболезненно и ВВС Словакии в тот период времени представляли собой весьма внушительную силу, имея кроме всего прочего на вооружении новейшие, по тем временам, истребители МиГ-29.



"Белый Альбатрос" Aero L-39 "Albatroses" ВС Словакии пилотажная группа, Кошице

Самолеты и вертолеты, доставшиеся ВВС Словакии после раздела ЧССР в 1992 году:

– истребители МиГ-21МФ – 49, МиГ-21Р – 8, МиГ-21УМ / УС – 11/2, МиГ-29 / УБ – 9/1;

– ударные самолеты Су-22М4 – 18, Су-22УМ3 – 3, Су-25К/УБК – 12/1;

– учебно-боевые и учебно-тренировочные самолеты Л-29”Дельфин” – 17, L-39C/V/ZA/MS – 8/2/9/2;

– военно-транспортные Ан-12 – 1, Ан-24 – 2, Ан-26 – 2, Як-40 – 1, L-410 MA/T/VIP/FG – 2/3/2/2, Ту-154 Б-2 – 1;

– вертолеты Ми-2 – 17, Ми-8/ППА – 8/1, Ми-17/Z-2 – 15/2, Ми-24 Д/ДУ – 8/1, Ми-24В – 10.

В октябре 1992 г. 11 штурмовиков Су-25 и один Су-25УБК поступили на вооружение 1-й эскадрильи 2-го смешанного авиационного полка 2-й авиационной базы в Пиштанах. Эскадрилья штурмовиков базировалась в Тренчине. 23 сентября 1994 г. эскадрилью перебазировали на аэродром Малачки-Кучина, а 1 января 1995 г. переформировали в 3-ю эскадрилью 33-й авиационной базы. Один штурмовик пришлось списать, в апреле 1994 года он потерпел аварию на аэродроме Силач из-за разрыва пневматика одного из основных колес шасси. В 2002 г. штурмовики были сняты с вооружения ВВС.

Девять Су-25К и один Су-25УБК в 2004 г. проданы Армении.

В декабре 2002г. с вооружения были сняты 16 доставшихся в наследство от Чехословакии самолетов L-29 “Дельфин”.

Словацкая пилотажная группа “Белые Альбатросы”, выступавшая на самолетах L-39CM, была расформирована летом 2004 г.

Словакия стала членом НАТО 29 марта 2004 г. Штаб ВВС Словакии расположен в городе Зволен. На тот момент в состав ВВС входили две авиабазы (1-я авиабаза им. генерал-майора Отто Шмика, 2-я авиабаза им. генерал-майора Яна Амбруша) и отдельная транспортная эскадрилья. В отдельную транспортную эскадрилью в конце 2003 – начале 2004 гг. была преобразована 3-я авиабаза в Кучине.

Как количественно, так и качественно словацкие ВВС на рубеже веков в значительной степени утратили свой боевой потенциал. 1 января 2003 г. с вооружения были сняты истребители МиГ-21.

После раздела Чехословакии Словакия получила примерно 70 истребителей МиГ-21 модификаций МА, МФ, Р, УМ и УС. После снятия с вооружения самолетов МиГ-21 единственным типом истребителя в ВВС Словакии остался МиГ-29.

Истребители-бомбардировщики Су-22М4 были сняты с вооружения еще в 2002 г. Ранее, в 1999 г. и в 2000 г., Словакия продала Анголе 14 Су-22М4 и один Су-22УМ3К.

Снятие с вооружения истребителей МиГ-21 поставило перед Братиславой вопрос, аналогичный возникшему в Праге: какими истребителями их заменить? Словакии предлагали, а если быть точнее, то навязывали F-16 и “Гриппен”. Но в отличие от Праги, Братислава приняла “запасной вариант” – модернизацию МиГ-29. Вот как это было:

После “развода” с Чехией, Словакия получила свою долю самолетов МиГ-29: девять боевых истребителей и одну спарку. В 1994г. в счет погашения долга СССР из России были получены пять одноместных МиГ-29 и один МиГ-29УБ, в 1995 г. – еще семь МиГ-29 и один МиГ-29УБ.

Переговоры о модернизации МиГов шли с РСК “МиГ” с переменным успехом несколько лет. Контракт между РСК “МиГ” и министерством обороны Словакии в окончательном варианте, предусматривающем модернизацию девяти МиГ-29 и двух МиГ-29УБ, был подписан 24 ноября 2004 г. Главным подрядчиком являлся РСК “МиГ”, работы выполнялись в кооперации с фирмами “БАе системз” (Великобритания) и “Рокуэлл Коллинз” (США).

На вооружении ВВС Словакии по состоянию на конец 2005 г. имелось 18 одноместных МиГ-29 (три истребителя было потеряно в результате летных происшествий) и три спарки МиГ-29УБ. В 2005 г. 18 самолетов (17 одноместных МиГ-29 и одна спарка) были отобраны для проведения модернизации и продления ресурса по крайней мере до 2014 г.

Модернизация обеспечила адаптацию МиГ-29 к стандартам НАТО и ИКАО за счет включения в состав бортового оборудования приборов и устройств ведущих российских и западных производителей. В их числе:

– радиотехническая система ближней навигации и посадки (VOR/ILS/MKR) AN/ARN-147(V), приемопередатчик TACAN AN/ARN-153(V), радиостанция VHF/UHF AN/ARC-210;

– приемник спутниковой навигации MAGR компании “Рокуэлл Коллинз”;

– комбинированный запросчик-ответчик системы государственного опознавания APX-113(V) (ответчик APX – 117(V) для МиГ-29УБ) компании “БАе сиситемз”;

– светосигнальные маяки компании “Гудрич”, соответствующие требованиям ИКАО;

– аварийный радиомаяк компании “H.R.Смит”, позволяющий точно определять место приземления самолета;

– в кабинах устанавливались цветные многофункциональные индикаторы.

Модернизация истребителей осуществлялась на авиаремонтном заводе в Тренчине при техническом содействии РСК “МиГ”. Первый полет модернизированный словацкий МиГ-29СД выполнил 1 декабря 2005г. Истребитель пилотировал летчик-испытатель РСК “МиГ” Герой России П.Н. Власов, 9 декабря поднялся в воздух модернизированный МиГ-29УБС.

А 1 февраля 2008 года на авиабазе Слячь (возле города Зволен) состоялась церемония, посвященная торжественному вводу в боевой состав Воздушных Сил Армии Словацкой Республики двенадцати истребителей МиГ-29СД, модернизированных Российской самолетостроительной корпорацией “МиГ”, и успешно прошедших войсковые испытания.



Модернизированные МиГ-29СД Словакии могут без ограничений участвовать в операциях НАТО, а также удовлетворяют требованиям ИКАО. Система государственного опознавания позволяет классифицировать цели, не обращаясь к наземным центрам управления. Ввод в состав бортового оборудования навигационных приемников и многофункционального индикатора позволяет отображать навигационно-плановую обстановку с привязкой к текущему положению самолета. Вместо стрелочных приборов, градуированных в метрической системе, установлены приборы, отображающие мили, футы и фунты.

Далі буде.

Матеріал до друку підготував Володимир Алєксєєв.

ТУРНІРИ

До Дня Повітряних Сил

На стадіоні окремого полку зв'язку Повітряного командування "Південь" стартував Традиційний турнір присвячений Дню Повітряних Сил ЗС України. 5 спортивних команд від різних військових колективів змагались між собою на футбольному полі.



– Основою фізичної підготовки завжди були і є спортивні ігри, але перемагає найсильніший. І проведення спортивних змагань, які присвячені Дню Повітряних Сил є хорошою традицією, – підкреслив командир ПвК "Південь" генерал-лейтенант Павло Зуєв.

Головним суддею змагань запрошений начальник 9 СКА Міністерства оборони України майор Олексій Діденко.

Турнір триватиме до 12 липня. Переможець турніру додому поїде з перехідним Кубком Командувача Повітряних Сил з міні-футболу.

ВІТРИЛЬНИЙ СПОРТ

Збірна ЗС України здобула "срібло" на ЧС

У Норвегії завершився чемпіонат світу серед військовослужбовців (СІЗМ) з вітрильного спорту. Загалом участь у змаганнях брали представники 14 країн.



Декілька чемпіонатів поспіль українці були "золотими", але цього року наші земляки поступилися бразильцям лише в один бал. У підсумку збірна команда Збройних Сил України здобула почесне "срібло" (клас Інглінг).

Склад делегації команди наших співвітчизників: капітан 2 рангу Юрій Онуфрієнко, капітан 3 рангу Василь Азатханов, матроси служби за контрактом Ігор Севєр'янов та Андрій Ядрін.

Україньский Військовослужбовець – переможець двох номінацій на "Iron Games"

Днями, у селищі Перевальне Сімферопольського району Автономної республіки Крим завершився ІІІ міжнародний турнір "Iron Games" з "жиму лежачи", "Народного жиму", "Максимальної тяги", "жим в Sling Shot", "Push&Pull (жим+тяга без екіпірування) серед чоловіків та жінок згідно правил WPA (World Powerlifting Alliance).



Переможцем цього престижного міжнародногу турніру з пауерліфтингу у категоріях до 82,5 кілограм серед чоловіків (безекіпіровочний дивізіон) та до 82,5 кілограм серед чоловіків (безекіпіровочний дивізіон) MPF (військові, міліція, МЧС) з результатом 170 кілограм став представник збірної команди Миколаївської області заступник начальника штабу – окремого ремонтно-відновлювального полку Озброєння Збройних Сил України майор Сергій Черешнєв.

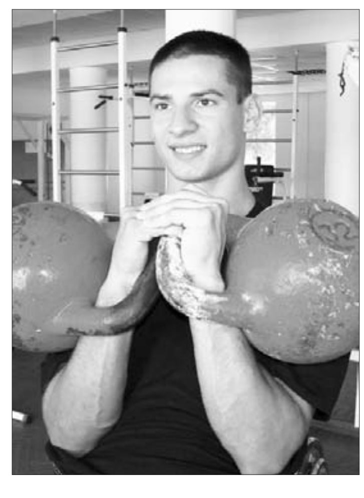
За словами спортсмена, піднятись на першу сходинку у даній категорії було досить складно, адже суперниками військовослужбовця були близько сотні атлетів з України та країн СНД.

Це перша перемога військового спортсмена на міжнародному турнірі. Він розпочав займатись пауерліфтингом у 2005 році і зараз посилено готується до участі у Кубку України та Кубку Світу з пауерліфтингу.

ГИРЬОВИЙ СПОРТ

Курсант Роман Матвієнко здобув "золото"

У Луганську відбувся чемпіонат України з гирьового спорту. У змаганнях, які стали відбірковим етапом перед чемпіонатом світу, взяли участь понад 100 спортсменів вагових категорій від 60 до 100 кілограмів. Сильніших визначали за правилами гирьового двобор'я: поштовх і ривок з 32-кілограмовими гирями.



За словами начальника кафедри теорії та організації фізичної підготовки Військової академії в Одесі полковника Ігоря Овчарука, напруження "залізної гри" було досить високим. На перший план виходили воля й характер спортсменів, їх вміння працювати на максимумі своїх можливостей.

В результаті запеклої боротьби перше місце у ваговій категорії 75 кілограмів з результатом 188 підйомів та звання майстра спорту здобув курсант-першокурсник факультету Високомобільних військ та розвідки Військової академії (м. Одеса) Роман Матвієнко.

Переможцям було вручено медалі, кубки й дипломи. Вже у вересні їх чекає боротьба на чемпіонаті світу з гирьового спорту, який відбудеться в Греції.

Сьогодні особистим досягненням курсанта–першокурсника Романа Матвієнка є поштовх 32-кілограмових гир – 100 разів і ривок – 107 разів, із загальною сумою 195 балів. Підготовкою військового спортсмена займається заслужений тренер України старший викладач кафедри теорії та організації фізичної підготовки Військової академії в Одесі підполковник Дмитро Полозенко.

Випуск №9

Атака на короля!

Щоб збагатити зміст задачі іноді, якщо це можливо, переставте якусь фігуру або пішака на інше шахове поле – і рішення змінюється. Таким чином, утворюються задачі, які носять назву "близнюки". Приводимо, як приклад таких дій, задачі на кооперативний мат. Для нових читачів нашої рубрики повідомляємо: в задачах такого жанру починають ходити чорні і допомагають білим поставити собі мат.

Задача №22

М.Пархоменко

(Друкується вперше)



h=2 b) Kpf7–g6 (2+2)

Задача №23

М.Пархоменко

(Друкується вперше)



h=2 b) Kph3–b3 (2+4)

Задача №24

М.Пархоменко

(Друкується вперше)



h=2 b) Kpe8–e2 (3+3)

Перевірте розв'язок *("КУ" № 26 24-28 червня 2013 р.)*

Задача №19

1. Фe6! Цугцванг;
1.... Te7/Th7+/T:c6/T–
2. Фg8/K:h7/g7/Фe8x.

Задача №20

1. Ta7? Cd8!
1. Tb7! Загроза. 2. Kd5-e7x;
1.... Cd8/Cc7. 2. Ka7/Tc7x.

Задача №21

1. Фe8+? Kpf6!
1. g4? Загроза. 2. Ф:f5x;
1.... Ke7. Ф:e7x; 1....fg4:+!;
1. Kpe3! Цугцванг;
1.... d4+/f4+/Kp –
2. cd4:/gf4:/Фe7 (:)x.

М.Пархоменко.

ЧЕМПІОНАТ

Переміг "спецназ"

Тріумфом військових спортсменів з Хмельницького завершився Чемпіонат Сухопутних військ ЗС України з військово-прикладних видів спорту, що пройшов на базі 169-го навчального центру Сухопутних військ, що у Десні на Чернігівщині.

Перемогу виборювали 9 команд з різних регіонів загальною чисельністю 90 чоловік. За форматом змагання до складу кожної команди увійшли командир роти, командир взводу та 8 військовослужбовців з одного підрозділу. У перший день спортсмени змагались на смузі перешкод та долали відстань у 1100 метрів. Потім – з військового біатлону та кросу на 3 кілометри зі стрільбою та метанням гранати.

Команда військових спортсменів з окремого полку спецпризначення стала кращою в усіх трьох видах змагань та здобула почесне "золото" чемпіонату. "Срібло" вибороли спортсмени з Окремого полку Президента України. До трійки призерів також увійшла команда з окремого аеромобільного полку зі Львова. Призові місця за окремими видами посіли команди з окремої аеромобільної бригади з Миколаєва, полку спецпризначення з Кіровограда та з навчального механізованого полку з Десни.

Команда-переможець представлятиме Сухопутні війська на Чемпіонаті Збройних Сил з літньо баром відбудеться у Бердичеві.

ЗАСНОВНИК:
МІНІСТЕРСТВО ОБОРОНИ УКРАЇНИ
Свідоцтво про державну реєстрацію видання: КВ 17301-6071ПР від 17.12.2010 р.
Передплатний індекс 22242.
Газета видається з 27.08.1999 р.
ВІДДРУКОВАНО У ТОВ "Прес Корпорейшн Лімітед".
м.Вінниця, вул. Чехова, 12 А, тел. (0432) 55-63-97

КОНТАКТИ:
21007 м. Вінниця, вул. Червоноармійська, 105
тел: 067-587-02-96, 0432-59-62-26,
факс: 0432-59-60-48
Електронна адреса:
krula_ukr@ps.mil.gov.ua
krula_ukr@ukr.net

Головний редактор
М. ПОПЛАВСЬКИЙ
Заст. головного редактора: С. Клименко.
Відповідальний секретар: О.Олехнович.
Дизайн та верстка: Н. Ярмілко.
Літературний редактор: О. Уретій.
Тир. 20372 Зам. № 132225.
Перший редактор Сергій Свенцицький

Народ у Китаї
Порожниста пухлина
Відновлення властивостей



Французька акторка
Туз (франц.)
Математична система об'єктів
Нота
Кормова частина палуби
Лікар богів (грец. міф.)
Марка вертольота
Відома у XX ст. провидиця
Епоха
Віршована строфа
Радянський літак
Місто в Іраку
Нотний знак
Сорт міцного вина
Радянськ. письменник-історик
Християнський мученик-воїн
Бог війни
Вишукане товариство
Конспіративна квартира
Місто у Гвіані
Корейське чол. ім'я
Озеро в Туреччині





Батьківщина пістолета



Конструктор
Їдальня вищого гатунку
Іспанський танець
Музикант, що грає на одному з інструментів
Дрібна французька монета
Велика простора кімната
Вузький отвір
Порт в Охотському морі
Мускусний пацюк
Радянський літак
Річка в Сибіру
Багатослівна репліка



Країна-виробник
Ізраїльський пістолет-кулемет
Давній причорноморський кочівник
Річка у Казахстані
Словацька вантажівка
Радянський танк
Помічник до революції
Палиця, символ влади
Марка літака
Річка у Південній Америці
Гонконгський кінорежисер
Місто в Шотландії
Тип електростанції
Жіноче ім'я
Клеймо

АВТОДРОМ

Opel Insignia Country Tourer: лише повний привід



У мережі Інтернет ще не вщухли обговорення досить вдалого фейсліфтингу Opel Insignia, який Opel представив минулого місяця, як вийшла чергова новинка від німецького автовиробника – "позашляхова" версія універсалу Country Tourer. Минулого тижня Opel виклав у мережі офіційні фото автомобіля, офіційний дебют якого відбудеться на автосалоні у Франкфурті восени нинішнього року.

Традиційно для автівок схожого призначення, особливу зовнішність створює чорний пластиковий захист по низу кузова, що робить колісні арки більш широкими, хромовані накладки попереду й позаду, а також нові вихлопні труби. Та не лише це ставить на Country Tourer "позашляхові" акценти. Передбачаючи, що власники все ж таки спробують авто бездоріжжям , конструктори Опеля збільшили кліренс на 20 мм у порівнянні зі звичайним універсалом. Так само змінено й налаштування підвіски.

Лінійка двигунів складається із трьох агрегатів, найпотужнішим із яких є 2,0-літровий турбодизель SIDI (Spark Ingnition Direct Injection), здатний продукувати 250 кінських сил (400 Нм.). Ще один дволітровий бітурбірований дизель CDTI, що встановлюватимуть на авто, має вже дещо меншу потужність у 195 к.с., (400 Нм). І, зрештою третій – цей же мотор, але ще більше дефорсований: 163 к.с. і 350 Нм (380 Нм у режимі овербуст). Очевидно, саме він і буде базовим для Country Tourer. 2,0 SIDI Turbo і 2,0 CDTI можуть агрегатуватися як 6-швидкісною механікою, так і 6-східчастим автоматом, а 2,0 Biturbo CDTI працювати не в парі лише з автоматичною коробкою. Opel Insignia Country Tourer випускатиметься лише повноприводною.

Підготував Сергій Клименко. "Крила України".

ПОДОРОЖІ УКРАЇНОЮ

Одне з Семи природних чудес України – пам'ятка, про яку знають дуже небагато українців, не кажучи вже про жителів інших країн.

Подільські Товтри



Товтрами називають залишки узбережних рифів, які розташовані паралельно давній береговій лінії. Таких кам'яних залишків немає більше ніде в світі. Лише в США і Великобританії існують схожі за геологічними структурами скелясті гряди (у Великому каньйоні, парках Йосеміті). Іноді Товтри порівнюють з Великим бар'єрним рифом в Австралії. Однак унікальність наших рифів в тому, що вони стоять на суші, а не на воді. На схилах видно відшарування найдавніших вапняних порід, що утворилися внаслідок скам'яніння водоростей, мохів і черепашок. Схоже, що тут колись було справжнє море ...

Ще в 1996 році на території трьох районів Хмельницької області (Кам'янець-Подільського, Чемеровецького та Городоцького) був створений Національний природний парк "Подільські Товтри". В межах парку дугоподібна гряда досягає у висоту 400 метрів над рівнем моря. Її-то і називають Товтрами.

Можете тільки уявити: зелені пагорби – один за одним, немов хвилі. Піднявшись на один з найбільш високих, бачиш зелене море найрізноманітніших дерев. Серед цих пагорбів і знаходиться природний заповідник "Медобори" зі своїми різноманітними мешканцями. Тут заборонено вбивати навіть комах. На території заповідника мешкають рідкісні види птахів, рослин і комах. А найприваблювіше – дивно чиста джерельна вода. Безліч дрібних струмочків з кам'янистих ущелин поспішають вниз по рифах і впадають в річку Збруч. Її ширина – 5-15 м, глибина від 0,5 до 5м.

Рифи Подільських Товтр відрізняються рідкісною будовою. Вони тягнуться понад берегом Дністровського водосховища. Товтри тут розділені каньйоноподібними долинами. На їх схилах розмиті і вивітрені вапняки утворюють скелі химерної і фантастичної форми. Можна тут побачити і величезні стовпи з колонами, і гігантські гриби, і фігури тварин і людей.

У природному парку є кілька джерел мінеральних лікувальних вод. Є навіть карстові печери, наприклад Кармалюкова печера в селі Привороття. На території парку ростуть більше 1700 видів рослин, 60 з яких занесені в Червону книгу України. Фауна представлена тут 217 видами тварин, з яких близько 30 – "червонокнижні".

Подільські Товтри – відмінне місце для туризму. Можна виходити пішки з рюкзаком на плечах, можна сплавлятися по Дністру на байдарках, можна об'їхати на автомобілі або верхи на коні. Взимку по тутешніх схилах можна кататися на лижах. По Дністровському водосховищу проводяться екскурсії на теплоходах. Також тут займаються дельта– і парапланеризмом, літають на повітряних кулях. А любителі позбирати гриби-ягоди можуть сміливо сюди приїздити.

Олександр Олехнович. "Крила України".